

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

---

ÉTUDE SUR LES  
**SERVICES ACCESSOIRES**

DANS LES  
**CHEMINS DE FER**

---

**THÈSE POUR LE DOCTORAT**

PAR

**ANDRÉ RICOUR**

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

LAURÉAT DE LA FACULTÉ DE DROIT

---

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

**ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR**

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

---

1898















THÈSE

POUR LE DOCTORAT



La Faculté n'entend donner aucune approbation  
ni improbation aux opinions émises dans les  
thèses; ces opinions doivent être considérées  
comme propres à leurs auteurs.



UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

---

ÉTUDE SUR LES  
**SERVICES ACCESSOIRES**

DANS LES  
**CHEMINS DE FER**

---

**THÈSE POUR LE DOCTORAT**

---

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI - APRÈS

*Sera soutenu le mardi 26 avril 1898, à 10 heures*

PAR

**ANDRÉ RICOUR**

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

LAURÉAT DE LA FACULTÉ DE DROIT

---

*Président* : M. CHAVEGRIN,

*Suffragants* : { MM. DUCROCQ, } professeurs.  
                  { THALLER, }

---

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

---

1898

## EXPLICATIONS DES PRINCIPALES ABRÉVIATIONS

|                 |   |                                                                                                                                     |
|-----------------|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Arg. art.       | — | Argument tiré de l'article...                                                                                                       |
| Ar. min.        | — | Arrêté ministériel.                                                                                                                 |
| B. des lois.    | — | Bulletin des lois.                                                                                                                  |
| Bul.            | — | Bulletin de la Cour de Cassation.                                                                                                   |
| Bul. chem. fer. | — | Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation,<br>par Lamé Fleury (année ou volume, page).                                     |
| Cas.            | — | Cassation.                                                                                                                          |
| C. Ap.          | — | Cour d'appel.                                                                                                                       |
| C. Cas.         | — | Cour de Cassation.                                                                                                                  |
| Circ. min.      | — | Circulaire ministérielle                                                                                                            |
| C. civ.         | — | Code civil.                                                                                                                         |
| C. Com.         | — | Code de Commerce.                                                                                                                   |
| D.              | — | Jurisprudence générale de Dalloz. Indication de<br>l'année, de la partie, de la page.                                               |
| Dauv.           | — | Jurisprudence des conseils de préfecture, par Dau-<br>vert et Garnier. Indication de l'année et de la page.                         |
| F. Gir.         | — | Féraud Giraud.                                                                                                                      |
| G. V.           | — | Grande vitesse.                                                                                                                     |
| L. F.           | — | Lamé Fleury : Bulletin annoté des chemins de fer<br>en exploitation. Indication du numéro ou de<br>l'année du volume et de la page. |
| P.              | — | Journal du Palais. Indication de l'année, du tome<br>ou de la partie (s'il y a lieu), de la page.                                   |
| P. V.           | — | Petite vitesse,                                                                                                                     |
| S.              | — | Recueil général des lois et arrêts fondé par J.-B.<br>Sirey, Indication de l'année, de la partie, de la<br>page.                    |
| T. g. G. V.     | — | Tarif général de la grande vitesse.                                                                                                 |
| T. g. P. V.     | — | Tarif général de la petite vitesse.                                                                                                 |
| Thal.           | — | Traité élémentaire de droit commercial, par E.<br>Thaller (1898).                                                                   |
| Trib. civ.      | — | Tribunal civil.                                                                                                                     |
| Trib. com.      | — | Tribunal de Commerce.                                                                                                               |
| Trib. cor.      | — | Tribunal correctionnel.                                                                                                             |





# ÉTUDE SUR LES SERVICES ACCESSOIRES

## DANS LES CHEMINS DE FER

---

### PREMIÈRE PARTIE

#### EXPOSÉ GÉNÉRAL

---

#### CHAPITRE PREMIER

##### HISTORIQUE

SOMMAIRE : § I. Objet de cette étude : Les services accessoires dans les Compagnies de chemins de fer. — § II. Historique de la réglementation des services accessoires et des taxes qui y correspondent ; Époque antérieure à la réglementation générale ; Loi du 11 juin 1842 posant le principe de la réglementation ; Expérience nécessaire pour opérer la réglementation ; Utilité de la réglementation ; Monopole ; Ordonnance du 15 novembre 1846, art. 47.

§ I. — Les Compagnies de chemins de fer rendent au public plusieurs services, parmi lesquels le plus important est celui du transport des voyageurs et des marchandises.

Une série d'opérations, telles que l'enregistrement des bagages, la consigne, la manutention, etc., viennent se grouper autour de cette première fonction.

C'est l'ensemble de ces opérations secondaires que l'on désigne sous le nom de *Services accessoires*.

Les services accessoires sont réglementés par des prescriptions éparses dans les actes administratifs et par des arrêtés spéciaux dont il importe de coordonner et de compléter les dispositions à un double point de vue, celui des conditions d'application des taxes et celui de la fixation de ces taxes.

En matière de services accessoires, lorsqu'on se reporte aux documents administratifs, on voit que l'administration et les Compagnies se préoccupent surtout de la détermination des prix. Les « frais accessoires », tel est le point principal autour duquel se groupent les règles des services.

Les conditions générales du contrat de transport ont été examinées par de nombreux auteurs : ce n'est donc pas ce contrat en lui-même qu'il faut étudier à nouveau ; ce qui est utile, c'est de réunir, de comparer et de relier entre elles les règles relatives aux taxes accessoires et aux services qu'elles sont destinées à rémunérer.

Pour atteindre ce résultat il faut commencer par déterminer le caractère distinctif des services accessoires, dresser leur liste, grouper les règles générales à mettre en application au cas de contestations entre les Compagnies et l'Etat, ou entre les Compagnies et le public.

Puis les principes étant exposés, l'étude détaillée de chacun des services accessoires, tels qu'ils existent, sera rendue plus facile.

Aux termes de la législation des chemins de fer les opérations qui précèdent ou suivent la traction des wagons sur voie ferrée par une locomotive sont réglées par des dispositions variées. Dans certains cas, les Compagnies



ont la liberté d'organiser ou de ne pas organiser des services accessoires tels que le camionnage au départ, sauf la stricte obligation de mettre les services créés à la disposition de tous les voyageurs et expéditeurs indistinctement.

D'autres services sont obligatoires pour les Compagnies, ainsi l'enregistrement, le camionnage à l'arrivée dans les grandes villes, le chargement et le déchargement.

L'étude détaillée des services accessoires fera ressortir les cas dans lesquels la nécessité de l'intervention des Compagnies seules s'impose. Dans cette question, ce qu'il faut envisager, c'est avant tout l'intérêt public, c'est le respect du droit des Compagnies, ce sont les commodités de la mise en pratique des dispositions sanctionnées par l'administration supérieure, et ce qu'on a fait en France est bien fait.

On aurait pu obliger les Compagnies à toujours accomplir elles-mêmes les services accessoires au transport. Mais dans beaucoup de circonstances il est plus commode pour les Compagnies et moins dispendieux pour le public, de laisser aux intéressés le soin d'accomplir certaines opérations et c'est ce qui a été sagement permis dans les conditions d'application des tarifs.

Il n'en est pas partout de même, il faut tenir compte des habitudes des pays.

Ainsi les Compagnies anglaises ne font pas l'enregistrement des bagages : le caractère anglais, une plus grande habitude des voyages, la notion de l'intérêt général bien compris permettent ce mode de procéder. Mais pour ce qui concerne la France, le système français est préférable.

Nous commencerons notre étude par l'historique de la

fixation des frais accessoires et de la réglementation des services auxquels ils correspondent.

§ II. — Avant 1842 les concessions de chemins de fer étaient fort peu nombreuses et chaque Compagnie avait un cahier des charges spécial : il n'y avait ni uniformité, ni règles fixes pour l'organisation et la rémunération des services accessoires. On peut en trouver la preuve dans les tarifs extrêmement simples des concessions de Saint-Etienne à Andrézieux (1823) et de Toulouse à Montauban (1831).

A partir de 1842 les cahiers des charges prennent peu à peu une forme plus complète. La loi du 11 juin 1842 complétant et remplaçant les lois du 27 juin et du 7 juillet 1833, appelée par Léon Say « la loi fondamentale des chemins de fer », décida (art. 6) que désormais un bail réglerait les conditions d'exploitation de chaque Compagnie de chemins de fer, qu'il serait passé provisoirement par le Ministre des Travaux publics et définitivement approuvé par une loi.

Des règlements d'administration publique devaient de plus déterminer les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir l'usage des chemins de fer et de leurs dépendances (art. 9).

Le droit réglementaire de l'administration avait été formellement réservé par une clause qui figurait dans tous les cahiers des charges à cette époque.

Jusqu'en 1846 l'administration supérieure n'avait édicté aucun des règlements ainsi prévus.

L'expérience des chemins de fer était encore trop récente pour qu'il fût possible de soumettre à la sanction royale une ordonnance portant règlement d'administration



publique. « On s'était borné à des règlements provisoires  
« auxquels on apportait successivement les modifications  
« dont chaque jour faisait reconnaître l'utilité ou la con-  
« venance. » (*Moniteur Universel*, rapport au Roi,  
18 novembre 1846).

Cependant une réglementation uniforme était utile. Dès l'origine des chemins de fer, il a été admis comme principe que dans l'établissement des tarifs des transports et des taxes des services accessoires, le gouvernement devait nécessairement intervenir de manière, d'une part, à mettre le public à l'abri des exigences et de l'arbitraire des Compagnies et, d'autre part, à protéger celles-ci contre les réclamations injustes des voyageurs et des expéditeurs.

« Les chemins de fer d'ailleurs, qu'ils soient concédés  
« ou non, font essentiellement partie du domaine public,  
« ils ne peuvent et ils ne doivent être exploités que dans  
« l'intérêt de tous, et c'est à l'autorité publique qu'il  
« appartient d'en régler l'usage. » (Rapport au Roi  
18 novembre 1846).

Il est vrai que les Compagnies de chemins de fer constituent des entreprises commerciales : il paraîtrait logique qu'elles eussent le droit de traiter avec les particuliers comme bon leur semblerait, sans contrôle de l'État, et de fixer leurs prix à leur gré, au mieux de leurs intérêts, ainsi que le font les armateurs et les voituriers.

Mais cela ne peut pas être. Les Compagnies de chemins de fer ont une situation exceptionnelle, car, sinon en droit, au moins en fait, elles exercent un monopole. Elles peuvent seules pratiquement transporter sur les voies de fer qui leur sont concédées, ce qui rend la concurrence impossible.

Il doit leur être interdit d'imposer à des voyageurs et

expéditeurs des clauses exagérées auxquelles ceux-ci ne pourraient se soustraire.

Nous n'insistons pas sur ce droit d'intervention de l'Etat dans la fixation des taxes de transport. Cette question, souvent et longuement examinée, appartient plutôt à une étude générale des tarifs, qu'à celle des services accessoires.

Ce fut seulement en 1846 que l'ordonnance royale du 15 novembre sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer (B. des lois, 9<sup>e</sup> série, n<sup>o</sup> 13.127) posa dans le titre V le principe des règlements que nous nous proposons d'étudier. L'historique des articles de cette ordonnance relatifs aux frais accessoires offre un réel intérêt. Le projet de l'ordonnance préparé dans le bureau du ministère des Travaux publics fut soumis le 11 décembre 1844, par le sous-secrétaire d'Etat, au Conseil des Ponts et Chaussées (section des chemins de fer), puis ensuite au Conseil d'Etat. Les Compagnies exploitantes furent entendues. Voici quel était le texte proposé :

« Article 51. — Toutes les taxes accessoires au tarif propre-  
« ment dit, par exemple celle pour chargement ou déchar-  
« gement, les droits de gare ou d'entrepôt dans les gares  
« et magasins de la Compagnie, devant être arrêtées par  
« l'administration supérieure, la Compagnie devra, avant  
« de commencer aucun service de transport, adresser  
« pour toutes ces taxes des propositions au ministère des  
« Travaux publics.

« Art. 52. — La Compagnie devra également et dans le  
« plus court délai, soumettre ses propositions au Minis-  
« tre des travaux publics pour toutes les taxes non réglées  
« par le cahier des charges, et sur lesquelles un droit de  
« décision est laissé à l'administration supérieure. »

Le Conseil général des Ponts et Chaussées et le Conseil d'Etat proposèrent de simples modifications de forme et les art. 51 et 52 refondus devinrent l'art. 47 de l'ordonnance qu'ils peuvent servir à éclairer. Cet article est ainsi conçu :

« Art. 47. — Quant aux frais accessoires, tels que ceux de  
« chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares  
« et magasins de chemins de fer, et quant à toutes les taxes  
« qui doivent être réglées annuellement, la Compagnie devra  
« en soumettre le règlement à l'*approbation* du Ministre  
« des Travaux publics dans le dixième mois de chaque  
« année, jusqu'à *décision*, les anciens tarifs continueront  
« à être perçus. » Le projet de l'ordonnance avait été,  
comme nous l'avons indiqué, soumis aux Compagnies.  
Parmi les observations produites il y a lieu de retenir la  
suivante qui se rapporte à l'article 47 :

La Compagnie de Saint-Germain et Versailles R. D.  
demandait que le mot « homologuées » fût substitué au  
mot « arrêtées ».

Ce n'est donc pas sans intention que le mot « homologation » réclamé lors de la rédaction primitive n'a pas été employé dans le texte définitif où figurent les mots « approbation » et « décision ».

Nous insistons sur ce point, il est très important, car il fait ressortir une grande différence entre les taxes de transports et les taxes des services accessoires.



## CHAPITRE II

### BASE DE LA RÉGLEMENTATION

SOMMAIRE : § I. Comparaison entre les principes de réglementation des services accessoires et ceux des tarifs de transport : Fixation ; Homologation ; Terminologie ; Motifs de la distinction entre taxes de transport et taxes des services accessoires. — § II. Justification de l'intervention du Ministre dans la fixation des services accessoires : Le cahier des charges est à son origine un acte contractuel ; Le Ministre doit veiller aux intérêts financiers de l'Etat.

§ I. — D'après l'article 47 de l'ordonnance royale de 1846, l'administration a le droit de *fixer* elle-même les taxes des services accessoires, elle n'a pas seulement l'homologation mais la décision. La Compagnie soumet au Ministre des propositions annuelles. Cela est confirmé par le cahier des charges qui fait la loi des Compagnies et dont l'article 51 est conçu en termes analogues à ceux de l'ordonnance article 47. (Cahier des charges, article 51, frais accessoires.) « Les frais accessoires non mentionnés « dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de char-  
« gement, de déchargement et de magasinage dans les  
« gares et magasins de chemins de fer seront fixés annuel-  
« lement sur la proposition de la Compagnie. »

Si nous nous reportons aux textes qui contiennent le principe de la fixation des tarifs de transport, nous voyons que les pouvoirs du Ministre sont dans ce cas très limités.

L'art. 45 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 dit en parlant des *tarifs* : « Pour l'exécution du § I de l'article  
« qui précède, la Compagnie devra dresser un tableau des  
« prix qu'elle a l'intention de percevoir, dans la limite du  
« maximum autorisé par le cahier des charges pour le  
« transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et  
« objets divers, et en transmettre en même temps des  
« expéditions au Ministre des Travaux publics, aux Préfets  
« des départements traversés par le chemin de fer et aux  
« commissaires royaux. »

L'art. 49 ajoute : « Lorsque la Compagnie voudra  
« apporter quelques changements aux prix autorisés, elle  
« en donnera avis au Ministre des Travaux publics, aux  
« Préfets des départements traversés et commissaires  
« royaux. Le public sera en même temps informé par des  
« affiches des changements soumis à l'approbation du  
« Ministre. A l'expiration du mois, à partir de la date de  
« l'affiche, les dites taxes pourront être perçues, si, dans  
« cet intervalle, le Ministre des Travaux publics les a  
« homologuées. »

Enfin l'art. 48 du cahier des charges est ainsi conçu :  
« Toute modification de tarif proposée par la Compagnie  
« sera annoncée un mois d'avance par des affiches. La  
« perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu  
« qu'avec l'*homologation* de l'administration supérieure,  
« conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846 ».

L'initiative des taxes de transport et de leurs modifications appartient donc, d'après ces textes, aux Compagnies

de chemins de fer, à la condition de ne pas dépasser les maxima fixés par l'acte de concession,

Le Ministre n'a pas le droit d'imposer des changements de taxes de transport aux Compagnies. Il doit se borner à examiner les propositions présentées par celles-ci. (Dans la pratique le Ministre adresse des circulaires aux compagnies, leur indiquant les modifications qu'il désire. Les Compagnies s'empressent de mettre à l'étude les indications ministérielles : elles n'y sont point obligées.)

Si les propositions des Compagnies respectent les maxima prévus par le cahier des charges, ne renferment aucune des stipulations ou aucune des anomalies condamnées d'avance par l'administration et ne contiennent pas une dérogation, directe ou indirecte, aux principes généraux du cahier des charges et notamment à la règle fondamentale qui établit l'égalité en matière de perceptions de taxes (Circulaire ministérielle, 29 août 1878), le tarif sera ordinairement homologué par le gouvernement. Mais le Ministre peut toujours refuser son homologation : il n'a pas droit de prescrire un changement de taxes, il a le droit d'empêcher toute modification.

Cette interprétation des textes sur l'homologation a été contestée, elle ne semble plus l'être aujourd'hui. (A. Picard, tome IV, p. 29).

Pour les frais accessoires, comme nous l'avons dit plus haut, l'initiative des propositions appartient aux Compagnies, mais le Ministre a un droit supérieur à l'homologation, il peut modifier les taxes proposées par les Compagnies. Et ainsi il y a une grande différence entre les taxes des services accessoires et celles des transports.

« Cette distinction n'est pas arbitraire, elle n'a pas été  
« imaginée en France seulement, disait M. Aucoc le



« 26 novembre 1878 au Conseil supérieur des Voies de « communication (pag. 45), elle existe dans les autres « pays parce qu'elle répond à la nature des choses. »

En Angleterre on donne aux taxes des services accessoires le nom de « terminal taxes ». En Belgique, en Allemagne on les appelle « frais fixes » afin de les distinguer des prix dus après des parcours plus ou moins longs. « En France, d'après M. Mathias, on leur a conservé très improprement le nom de frais accessoires ».

Dans le langage technique des chemins de fer le mot « tarif » comprend à la fois les taxes à percevoir et leurs conditions d'application. Il est à remarquer que souvent dans la pratique le mot « tarif » est employé dans le sens restreint de taxes de transport. Il est préférable de toujours distinguer la taxe qui est un élément du tarif, du tarif lui-même.

Afin d'éviter toute confusion entre les taxes de transport et celles des services accessoires, nous éviterons de nous servir du mot tarif dans un sens restreint et sans le préciser par ces mots « tarifs des transports » ou « tarif des frais accessoires ».

Le mot « tarif » sera donc employé pour désigner la réglementation et le montant des taxes de transport et des services accessoires dans des conditions déterminées.

Le mot « taxes » désignera les sommes qui peuvent être perçues en vertu de cette réglementation.

La distinction que nous faisons n'a peut-être pas toujours été faite et la confusion des mots a probablement contribué à jeter la confusion dans les esprits. Certains auteurs ont été amenés à dire qu'il n'y avait pas de différence entre les taxes de transport et celles des services accessoires, au point de vue de l'initiative des propositions

et du droit de l'administration supérieure. C'est là une erreur (ex : Bédarride s'appuyant sur l'autorité de Sarrut, n° 56, tome I<sup>er</sup>, étude de l'art. 42 du cahier des charges).

Pourquoi a-t-on, dans l'ordonnance de 1846, établi une distinction entre les principes de réglementation des frais accessoires et des taxes de transport ?

Les comptes rendus des délibérations du Conseil Général des Ponts et Chaussées ne donnent pas la réponse complète. Voici seulement ce que dit le rapport au roi sur l'ordonnance de 1846 : « Il n'a pas été possible de régler de suite  
« les taxes accessoires qui peuvent être dues à la Compa-  
« gnie pour les services rendus au public en dehors du  
« transport proprement dit. *Ces diverses taxes doivent*  
« *être arrêtées au fur et à mesure que le besoin s'en fait*  
« *sentir*, par l'administration supérieure, la Compagnie  
« entendue. »

Ce passage nous explique le motif pour lequel les taxes accessoires doivent être l'objet d'une réglementation spéciale et fréquente : c'est parce qu'elles doivent être égales aux dépenses des services accessoires et que ces dépenses sont elles-mêmes variables avec le temps et le prix de la main-d'œuvre.

Le rédacteur du rapport sur l'ordonnance a reconnu que la fixation des taxes des services accessoires repose sur des éléments difficiles à prévoir à l'avance et très mobiles. Il prévoyait qu'il serait utile de permettre des élévations ou des abaissements de taxes. Or une loi ne se modifie pas aussi facilement qu'un arrêté ministériel. Afin de ne pas gêner les Compagnies et le public par trop de lenteur dans la réglementation des frais accessoires, il convenait de réserver au Ministre le soin de réviser fréquemment le taux de ces perceptions.

§ II. — Mais cela ne nous dit pas pourquoi le Ministre a un pouvoir si considérable dans cette fixation des taxes ; pourquoi sa décision n'est limitée, ni par des maxima, ni par des minima, soit dans l'ordonnance de 1846, soit dans le cahier des charges.

Voici le motif qui peut expliquer cette disposition. Les taxes des transports ne peuvent être abandonnées à l'arbitraire du Ministre. Elles ont servi de base aux appréciations des Compagnies lorsque celles-ci ont examiné si elles pouvaient sans danger au point de vue de leur situation financière accepter la concession des voies ferrées.

Grâce à la fixation d'un maximum pour chaque taxe de transport, dans le cahier des charges, les Compagnies ont pu calculer par avance leurs gains ou leurs pertes probables et prévoir leurs chances d'existence ou de ruine.

Les taxes des services accessoires ne présentent pas la même importance et le total des ressources qu'elles fournissent est minime si on le compare à celui donné par les taxes de transport, quelque chose comme 80 millions en face de 1200 millions. Il ne peut à lui seul détruire l'équilibre des opérations d'une entreprise de chemins de fer. Les Compagnies ne le font pas figurer dans le tableau des recettes à espérer : elles considèrent qu'il ne peut modifier sensiblement leurs prévisions. Enfin elles ne voient même pas dans les taxes des services accessoires une source de bénéfices, mais simplement une recette couvrant la dépense correspondante.

Il n'était donc pas nécessaire de déterminer lors de la concession, dans un cahier des charges, des maxima pour des taxes dont il n'y a pas lieu de prévoir le rendement. Le Ministre a la liberté entière de les changer, de les améliorer. On ouvre ainsi un accès illimité aux progrès,



aux idées nouvelles, que les hommes préposés à la perception des frais accessoires sont plus à même que tous les autres de concevoir, de proposer officieusement au gouvernement et de réaliser.

Et cette dernière réflexion sur la liberté des innovations nous conduit à parler d'une seconde cause de cette diversité signalée plus haut dans les attributions du Ministre concernant l'établissement des taxes de transport et de services accessoires.

Nous venons de voir comment le droit de simple *homologation* était une sauvegarde pour les Compagnies, nous allons indiquer comment le droit de *fixation* est une protection pour le public contre les innovations des Compagnies.

L'initiative des propositions des frais accessoires appartenant aux Compagnies, et cela est naturel puisque ce sont elles qui organisent les services, doit avoir un contre-poids. Dans l'intérêt des personnes qui se servent des chemins de fer, et dans l'intérêt bien compris des Compagnies, il faut éviter des taxes exagérées, capables de troubler la situation faite au commerce. Contrairement à ce qui existe pour les taxes de transport il n'y a cependant pas, avons-nous dit, de maxima, pas de minima établis à l'avance pour les frais accessoires. Afin d'empêcher tout excès on a alors donné au Ministre beaucoup plus que le droit d'homologation, il a reçu le droit de fixation annuelle, ce qui signifie le droit de modifier à son gré les propositions des taxes des services accessoires. C'est la contre-partie de la liberté illimitée donnée à ces propositions. Au contraire le taux des taxes de transport étant renfermé dans un cercle restreint prévu par la loi de concession, il n'y avait pas lieu dans ce cas de confier au

Ministre des armes contre des exagérations rendues impossibles dès l'origine.

Toutefois lorsqu'en 1846 le gouvernement reçut la mission de fixer les frais accessoires, on ne prévoyait peut-être pas suffisamment toute l'importance que cette question devait prendre par la suite. Si les auteurs de l'ordonnance avaient exactement apprécié le rôle qu'ils allaient faire jouer au gouvernement dans les entreprises commerciales des chemins de fer, il est permis de penser qu'ils eussent restreint les droits du Ministre.

Aujourd'hui on s'habitue facilement à voir l'Etat intervenant partout et réglant toute chose. Dans le cas présent, pour ce qui concerne, les frais accessoires son intervention n'est pas critiquée.

Et cependant le pouvoir du Ministre n'est-il pas exorbitant ? N'est-il pas au moins étrange qu'il puisse venir dire à une société commerciale : « Vous réclamez des « sommes trop fortes à ceux qui traitent avec vous ; vous « ne pourrez jusqu'à nouvel ordre dépasser un certain « prix » ? Et ce prix peut être inférieur aux dépenses réelles des compagnies et entraîner des pertes notables, car les sommes fournies par les frais accessoires, bien que faibles par rapport aux recettes totales, sont loin d'être négligeables.

Le droit du Ministre peut être jugé inopportun au point de vue économique, mais il est légitime, il n'est pas contraire aux principes généraux du droit. Les concessions de chemins de fer supposent la rédaction préalable d'un cahier des charges déterminant les droits et les devoirs des concessionnaires et spécialement les conditions d'application des taxes. Arrêté par l'administration centrale, il est accepté par la Compagnie, soit par le fait de la signature

de la convention, soit par le fait d'une adjudication. Le cahier des charges a l'autorité d'un acte contractuel et les Compagnies sont obligées de supporter les conséquences des conditions auxquelles elles se sont soumises, conditions qu'on ne saurait taxer de léonines, car le pouvoir souverain du Ministre ne s'applique qu'à la fixation d'une faible partie des recettes. Le pouvoir législatif avait fixé les maximes générales du droit (loi du 11 juillet 1842), il appartenait à l'autorité administrative seule d'assurer l'exécution par des prescriptions de détail : c'est ce qu'elle a fait en rédigeant les cahiers des charges et les arrêtés sur les frais accessoires.

D'ailleurs nous ferons valoir ici une autre considération pour légitimer, non plus au point de vue du droit strict, mais au point de vue économique, l'intervention du gouvernement dans la fixation des taxes des services accessoires. Depuis 1883 un lien nouveau a resserré les rapports des Compagnies avec l'Etat. Chaque année celui-ci paie aux Compagnies une très lourde garantie d'intérêt, avance consentie par l'Etat et que les Compagnies devront rembourser avec les intérêts à 4 % mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur de leur matériel. Le gouvernement doit veiller à ce que cette charge supportée par tous les contribuables, et non pas seulement par ceux qui font usage des chemins de fer, soit la moins grande possible. Puisque le Ministre fixe les taxes des services accessoires, il peut mettre tous ses soins à ce que les prix payés par le public correspondent aussi exactement que possible aux dépenses faites par les Compagnies pour le servir, de façon à empêcher les Compagnies de faire, du chef des dépenses des frais accessoires, appel au trésor.



Et ainsi le ministre qui, dans un but de popularité, serait tenté de diminuer d'une façon exagérée les taxes des services accessoires serait ramené à des idées plus équitables par la nécessité de ne pas augmenter les dépenses de l'État. Ce ne seraient point, en définitive, les Compagnies faisant appel à la garantie d'intérêt qui souffriraient des libéralités ministérielles, ce serait le Trésor lui-même.

En résumé, nous venons d'exposer le principe de la réglementation des taxes des services accessoires en le comparant à celui de la réglementation des taxes de transport ; l'initiative des propositions annuelles appartient aux Compagnies : le Ministre fixe les frais accessoires à son gré, cela est nécessaire pour servir de frein aux demandes des Compagnies qui n'ont pas été limitées une fois pour toutes, cela est légal. Les Compagnies sont elles-mêmes protégées contre le pouvoir discrétionnaire du Ministre par la répercussion qu'exerceraient sur l'appel à la garantie d'intérêts des décisions réduisant les taxes des services accessoires au-dessous de leur prix de revient.

Nous pouvons maintenant donner une définition complète des services accessoires, définition qu'il aurait été logique de donner au début, mais qui placée ici sera plus claire.

## CHAPITRE III

### FIXATION DES TAXES. CONDITIONS D'APPLICATION

SOMMAIRE : § I. Définition des services accessoires. — § II. Fixation annuelle : Propositions des compagnies ; Difficulté d'apprécier actuellement à l'aide des chiffres les besoins des compagnies ; Méthode à suivre ; Date de présentation des propositions ; Affichage ; communication aux chambres et conseils ; Arrêté ministériel ; Délai ; Tacite reconduction. — § III. Ligne de conduite à suivre par le Ministre dans la fixation des frais accessoires : les taxes doivent être assez élevées pour couvrir les dépenses des compagnies ; Comment les choses se passent en fait ; Rareté des débats parlementaires sur les frais accessoires. — § IV. Des diverses causes de modifications à apporter aux taxes des services accessoires : Causes d'augmentation ; main-d'œuvre ; complications du service ; impôts ; houille ; lignes nouvelles ; Causes de diminution. § V. Affichage.

§ I. — Les services accessoires sont des opérations accomplies par les Compagnies et se rattachant au transport proprement dit, telles que la manutention, l'enregistrement, opérations pour lesquelles le cahier des charges n'a fixé aucune taxe.

Les frais accessoires sont les taxes correspondant à ces services et fixées annuellement par l'administration sur la proposition des Compagnies.

La liste des services accessoires, telle qu'elle est indiquée dans le dernier arrêté ministériel portant fixation des frais accessoires, 26 avril 1892, comprend l'enregistrement, le dépôt des bagages, la manutention, le pesage, le magasinage et le stationnement des wagons. Plus tard, nous examinerons si ce tableau est complet.

Nous allons étudier les règles générales de la fixation annuelle et continuer ainsi l'étude des relations existant entre l'État et les Compagnies.

§ II. — Ces dernières adressent tous les ans leurs propositions, sous forme de rapport, au Ministre des travaux publics. D'après un arrêté du 18 janvier 1896 réorganisant les bureaux de la direction des chemins de fer, c'est le 1<sup>er</sup> bureau de la division de l'exploitation commerciale qui est chargé de ces questions.

Aucune loi n'a imposé des règles nécessaires sur la forme ou sur le contenu de ce rapport annuel présenté par les Directeurs des Compagnies. On trouve seulement quelques indications spéciales dans des circulaires ministérielles.

Ainsi : « les modifications ou additions proposées seront indiquées à l'encre rouge sur un exemplaire joint au dossier. » (circ. minist. du 18 janvier 1861).

Les propositions seront accompagnées d'un rapport explicatif qui permette d'en apprécier les motifs en connaissance de cause (circ. minist. du 30 juillet 1859).

Puis souvent des circulaires ministérielles invitent les Compagnies à porter leur attention sur un point déterminé. En général les Compagnies tiennent compte de cette observation.

Elles exposent leurs arguments de droit ou d'équité

pour légitimer le bien-fondé de leurs propositions. Elles prennent soin de faire ressortir les raisons économiques en vertu desquelles elles demandent des modifications aux arrêtés sur les frais accessoires et lorsqu'elles trouvent des taxes insuffisantes, elles cherchent à prouver à l'aide de leur comptabilité la nécessité d'un relèvement.

Ces évaluations de prix de revient des services accessoires sont extrêmement difficiles à faire.

L'une des causes de l'incertitude est l'impossibilité d'apprécier exactement les parts de traitement des employés, d'emplacement dans les gares, etc., qui doivent être considérés comme entrant dans le prix de revient des opérations auxquelles les frais accessoires s'appliquent. Il y a là une ventilation à faire. Un même local est utilisé par plusieurs services, comment calculer la part qui revient à chacun d'eux dans les charges des capitaux employés à la construction de ce local? Un même employé remplit plusieurs fonctions, comment apprécier le temps consacré à chacune d'elles? — Pour ces évaluations, l'expérience des hommes pratiques est assurément fort précieuse à consulter.

Nous verrons que les chiffres des dépenses des services accessoires présentés par les Compagnies sont très différents les uns des autres.

Les Compagnies ne se servent pas toutes des mêmes bases pour établir leur prix de revient. La distinction entre les sommes à inscrire au compte de transport proprement dit et les sommes à porter au compte des services accessoires est délicate. Si la distinction est facile en ce qui concerne le service de la traction, il n'en est pas de même du service de l'exploitation proprement dite, car dans les gares ce sont les mêmes agents qui concourent à la fois



aux services accessoires et au service des transports. De plus les gardes-freins aident, dans certains cas, au chargement et au déchargement des marchandises bien que leur fonction principale se rattache au service des trains.

De là souvent impossibilité d'établir une comparaison entre les résultats des diverses Compagnies, impossibilité de déduire des résultats pour l'ensemble du réseau français.

C'est ainsi qu'en 1878 au Conseil supérieur des voies de communication, malgré les réclamations réitérées de plusieurs membres, séance du 26 novembre, il fut impossible de leur fournir des chiffres totaux pour toutes les compagnies.

En 1896, le tableau des augmentations de recettes à prévoir, suivant les propositions des Compagnies et du Contrôle (n° 13.869) dressé à la suite d'une circulaire ministérielle (19 octobre 1894), présente des indications qui peuvent induire en de graves erreurs.

Il ne doit cependant pas être impossible d'arriver à une bonne statistique des variations des frais accessoires. L'unique moyen de se rendre compte de leur valeur consiste à comparer le montant des recettes avec les dépenses correspondantes des services rendus au public en dehors du transport proprement dit, et nous avons vu combien cela est difficile. Avec ce point de départ commun on pourrait arriver à une comptabilité dont le détail serait exposé dans des tableaux identiques pour chaque compagnie. Dans une colonne verticale figureraient toutes les subdivisions des dépenses, puis en regard on ouvrirait un compte à chaque nature des frais accessoires en examinant quels sont les déboursés qui s'appliquent intégralement à des services accessoires et ceux qui sont à ventiler.

Il serait à souhaiter que dans une circulaire officielle le Ministre prît soin d'indiquer aux Compagnies, dans le plus grand détail, les bases à prendre pour la ventilation, ou mieux encore que les Compagnies se missent d'accord pour adopter une comptabilité uniforme. Cela faciliterait le travail des commissions et les Compagnies seraient moins exposées à voir rejeter des propositions que l'administration aurait peut-être accueillies, si elles avaient eu par leur conformité les unes aux autres un plus grand caractère d'exactitude. Cela présenterait aussi un avantage au point de vue de la prompte expédition des affaires.

Le rapport des Compagnies doit être présenté tous les ans dans le dixième mois de chaque année. Ce n'est pas dit dans le cahier des charges. Mais l'ordonnance royale de 1846 dit : « La Compagnie devra en soumettre le règlement à l'approbation du Ministre des travaux publics, « dans le dixième mois de chaque année. Jusqu'à décision « les anciens tarifs continueront à être perçus. »

Le cahier des charges est muet au sujet de l'affichage des propositions des frais accessoires.

Il ne prescrit cet affichage que pour les modifications des taxes de transport. Mais l'ordonnance royale de 1846, dans son article commun aux taxes de transport et aux taxes de services accessoires, exige cet affichage pour les unes comme pour les autres.

Les Compagnies résument donc leurs propositions dans une affiche : une circulaire ministérielle du 15 novembre 1859 les y invite.

D'ailleurs, même s'il n'y avait pas de texte l'ordonnant, il semble que l'affichage devrait avoir lieu. L'esprit du cahier des charges est de protéger le public contre les

changements de prix trop considérables ou impossibles à prévoir et, dans tous les cas, de le prévenir avant l'application. Les modifications apportées aux frais accessoires ont, en général, des conséquences extrêmement importantes au point de vue des transports commerciaux. Quelques centimes d'augmentation peuvent ruiner une industrie. Il est donc très utile de tenir le public au courant des projets et des désirs des Compagnies. Les intéressés prendront leurs précautions, ils calculeront les prix nouveaux qu'ils devront appliquer dans leur industrie ou leur commerce et, au besoin, feront valoir leurs observations sur les conséquences des modifications des frais accessoires, soit directement, soit par l'intermédiaire des chambres de commerce.

Nous ne croyons pas qu'il y ait lieu de faire ici l'étude des règles de l'affichage. Ces règles sont les mêmes que pour les tarifs de transport.

Ce qu'il importe seulement de constater, c'est la responsabilité des Compagnies qui négligeraient de porter à la connaissance du public les propositions nouvelles.

Lorsque le ministre des travaux publics a reçu les propositions, *s'il le juge utile*, il les communique aux chambres de commerce, aux chambres consultatives des arts et métiers.

Ces chambres présentent leurs réclamations lorsque les intérêts dont elles ont la garde sont menacés. Le Ministre tient ou ne tient pas compte de ces observations. Ordinairement il les joint aux propositions des Compagnies et fait examiner tout le dossier par le service du Contrôle des chemins de fer.

Les inspecteurs particuliers et principaux adressent leurs rapports aux ingénieurs et ceux-ci aux inspecteurs géné-

raux des ponts et chaussées. Les rapports sont envoyés au Ministre qui les communique au Comité consultatif des chemins de fer.

Le Comité donne son avis. Le Ministre, muni des renseignements recueillis avec tant de soins et de précautions, est alors en mesure de fixer les taxes des services accessoires avec leurs conditions d'application dont il est impossible de les séparer, comme le faisait observer le Conseil de préfecture de la Seine (27 mai 1887).

Cette fixation est faite dans un arrêté : l'arrêté doit-il être rendu dans un certain délai ?

L'ordonnance de 1846 ne donne pas la réponse. La question avait été posée cependant lors de sa rédaction. La section des chemins de fer du Conseil général des ponts et chaussées considéra que le délai d'un mois serait largement suffisant pour que l'administration supérieure pût statuer avec connaissance de cause sur les taxes soumises à son approbation.

On ne jugea pas utile de modifier la rédaction proposée pour introduire ce délai.

Il en résulte que dans la pratique les enquêtes, les rapports, les délibérations se font avec une lenteur très grande. Les Compagnies ont parfois été amenées à adresser de nouvelles propositions avant d'avoir eu connaissance de la suite donnée à une proposition précédente.

L'ordonnance du 15 novembre 1846 a prévu le cas où le Ministre garderait le silence. Il se produit alors une tacite reconduction, art. 47 *in fine*. « Jusqu'à décision les « anciens tarifs continueront à être perçus. » Autrement dit : les taxes des frais accessoires continueront à être réglées par le dernier arrêté.



§ III. — Le Ministre, avons-nous dit, s'entoure de nombreux renseignements avant de fixer les frais accessoires. Souvent les sollicitations des chambres de commerce, et aussi celles des membres des assemblées législatives, tendent à influencer sa décision. A entendre les intéressés il faudrait supprimer ou réduire dans une forte proportion les taxes des services accessoires : celles-ci sont beaucoup trop élevées parce que les Compagnies de chemins de fer, en faisant l'évaluation de ces frais, ont en vue l'intérêt particulier des actionnaires plutôt que l'intérêt public ou l'utilité générale.

Le Ministre a-t-il tout au moins quelque principe certain dont il puisse s'inspirer pour rendre sa décision ?

Les Compagnies de chemins de fer ont pour principe qu'elles doivent pouvoir réclamer au public pour leurs dépenses de frais accessoires le remboursement intégral et non pas simplement partiel.

D'après elles, le droit attribué à l'administration de fixer annuellement les frais accessoires n'est pas un droit absolu. Personne n'oserait soutenir que le Ministre pourrait, sans violer l'équité, supprimer les frais accessoires, en fixer le montant à zéro.

Le Ministre doit pour l'exercice de son droit, suivre une règle et cette règle est unique ; elle consiste dans le remboursement intégral des dépenses par le public, car c'est ce remboursement qui était dans l'intention des parties lors de la formation du contrat de concession.

Voilà ce que disent les Compagnies et elles s'appuient sur l'ordonnance royale du 15 novembre 1846 et sur le rapport au roi qui lui sert de préface. Dans l'art. 47 de l'ordonnance il est dit : « Quant aux frais accessoires.....  
« et quant à toutes les taxes qui doivent être *réglées* an-

« nuellement, la Compagnie devra en soumettre *le règlement à l'approbation* du ministre. »

On doit inférer de ce texte que le Ministre a certaines obligations : « régler le prix des taxes des frais accessoires », « en faire le règlement », cela signifie que le Ministre doit rechercher quel est le total des dépenses des services accessoires et fixer en conséquence le montant des taxes destinées au remboursement des dépenses faites par les Compagnies.

Le remboursement partiel des frais accessoires a cependant de nombreux partisans. Ils font observer que l'ancien roulage renfermait les frais accessoires *in globo* dans le prix de transport, que les Compagnies profitent des services qu'elles rendent au public, soit parce qu'en les rendant, elles développent le trafic, soit parce qu'elles se procurent à elles-mêmes certaines garanties nécessaires.

Ainsi les Compagnies sont grandement intéressées à faire certains frais d'enregistrement. Si le voyageur, grâce au bulletin qui lui est délivré, a une garantie de conservation des objets par lui confiés à la Compagnie, de son côté celle-ci se met à l'abri des revendications erronées, grâce à l'opération de l'enregistrement.

Il est juste, dit-on, que les Compagnies supportent une partie de la dépense, puisqu'elles-mêmes trouvent un intérêt dans le service rendu. Puis on ajoute que la distinction entre le service du transport proprement dit et tel ou tel service accessoire est délicate. Certaines dépenses accessoires se rattachent, dit-on, par un côté plus ou moins saisissable au transport et ne doivent pas être couvertes deux fois et par le prix du transport, et par les taxes des services accessoires.

Sans doute, la distinction à faire entre les sommes à

porter au compte des frais accessoires et celles qui doivent entrer dans le compte du transport proprement dit est peu facile, nous l'avons reconnu plus haut, mais les Compagnies déclarent qu'elle est possible. Elles le prouvent en présentant leur comptabilité.

Le raisonnement qui consiste à dire : « Il est inutile de « relever les taxes accessoires, car si les Compagnies sont « en perte de ce côté, il leur est loisible de combler le « déficit par une augmentation des tarifs généraux » revient à faire entrer les frais accessoires dans la taxe kilométrique ; or, les taxes de transport croissent avec le nombre de kilomètres parcourus, tandis que les frais accessoires en sont réellement indépendants.

Le système de l'ordonnance et du cahier des charges est beaucoup plus rationnel, puisqu'il laisse à chaque expéditeur la part réelle des frais qui lui incombent.

La distinction entre les deux catégories de recettes a toujours été maintenue et il ne pouvait en être autrement puisque cette distinction résulte du cahier des charges lui-même.

Enfin, voici un dernier argument contre l'idée de compensation. Toutes les taxes de transport sont obligatoires quand elles sont homologuées. Il n'en est pas du tout de même des frais accessoires après leur fixation. Le public a, par exemple, dans certains cas, la faculté de faire lui-même les opérations de manutention.

Si un expéditeur ou un destinataire juge les taxes de ce service trop élevées, il évite cette dépense en faisant lui-même le chargement ou le déchargement. Au contraire, celui qui trouve bénéfice à les faire faire par les Compagnies est libre de les exiger d'elles sous certaines conditions. Il est équitable qu'il paie alors intégralement la

dépense occasionnée par un service dont il pouvait se passer et qu'il a librement réclamé.

Il n'est pas admissible que les Compagnies demandent aux recettes des tarifs de transport, de ces tarifs inévitables pour les voyageurs ou expéditeurs, le paiement même partiel de services accessoires que le public est libre d'accepter ou de refuser.

L'esprit des rédacteurs de l'ordonnance de 1846 et du cahier des charges a été de permettre des modifications annuelles aux taxes des services accessoires afin de maintenir autant que possible l'égalité entre les recettes et les dépenses de ces services secondaires. Ce n'est point pour un autre motif, disent les Compagnies, que le Ministre a le droit de fixation annuelle.

On ne comprendrait pas la clause de révision de ces frais s'ils devaient rester constants.

Les services accessoires ne doivent pas être l'occasion d'un gain. Les tarifs de transport sont donnés aux Compagnies comme source de bénéfices ; puis à côté de ce grand service se groupent les services secondaires que les Compagnies doivent rendre, dont on doit les indemniser, mais qui ne leur sont pas confiés pour les enrichir. Le mot « frais » signifie argent qu'on emploie à quelque chose, ce que coûte une chose. Retirer ses frais d'une opération, c'est en retirer l'argent qu'elle a coûté. Le mot « frais » est corrélatif de celui de « déboursés » et nécessairement de celui de « remboursement ». Lorsque l'ordonnance de 1846 parle du règlement de « frais accessoires », elle ne fait aucune allusion à un bénéfice quelconque. Le remboursement de la dépense est seulement ce qui doit être accordé aux Compagnies, mais on leur doit ce remboursement.

Il est bon d'exposer la pratique à côté de la théorie.



En fait les Compagnies de chemins de fer sont très modérées dans leurs demandes. Elles proposent au Ministre de fixer des prix inférieurs à ceux qu'elles se croient en droit de demander. Il y a un certain nombre de taxes pour lesquelles elles ne réclament aucun relèvement. Le public a été habitué depuis longtemps à des taxes minimales : il trouverait les augmentations vexatoires. Les Compagnies jugent plus avantageux de ne pas susciter les mécontentements. C'est un exemple de la coutume faisant abandonner un principe : il y a dans les traditions une force qui n'existe pas toujours dans les ordonnances et arrêtés. L'intérêt de la discussion sur le devoir du Ministre dans la fixation des taxes a une portée plus théorique que pratique, puisque les Compagnies ne réclament qu'une atténuation à leurs pertes et non pas un remboursement intégral.

Mais l'observation des règlements répond à une meilleure répartition des taxes à percevoir pour les transports et les services accessoires.

Les Compagnies estiment qu'il leur serait plus avantageux, en continuant à recevoir au total la même somme, de relever d'une part les taxes des services accessoires et d'abaisser d'autre part d'une quantité équivalente les prix de transport. Il en résulterait que le total serait le même, et les transports à grandes distances se trouveraient déchargés ; leur nombre augmenterait en conséquence, ce qui donnerait satisfaction aux Compagnies et au public.

Les Compagnies ont en effet intérêt à développer les transports à grande distance, car ils sont la source des recettes les plus importantes.

Le public, lui aussi, y trouverait son avantage ; il a un plus grand besoin du service des chemins de fer pour les

longs parcours que pour les faibles distances; dans ce dernier cas il est facile de suppléer au transport par voie ferrée.

On a fait observer que le public confie aux Compagnies, en raison de l'abaissement des frais accessoires, de nombreuses marchandises qu'elles ne transporteraient point si les frais accessoires étaient plus élevés. Augmentez certaines taxes, le trafic diminuera. Les produits que les compagnies attiraient moyennant un léger sacrifice ne leur viendront plus. Voilà, a-t-on dit, pourquoi elles se montrent remplies d'égards pour les voyageurs et les expéditeurs.

En fait les Compagnies n'abandonnent pas le principe du remboursement intégral, elles le rappellent. Le contrat est étroit, disent-elles, nous demandons justice. Le Ministre est lié par l'ordonnance de 1846. Notre entreprise n'est point purement philanthropique, nous demandons avec instance qu'on nous laisse percevoir les légères augmentations de taxes que nous sommes fondées à réclamer. Pour l'avenir, nous faisons toutes réserves.

D'autre part on peut faire observer que les assemblées législatives n'ont pas aussi souvent discuté qu'on aurait pu le croire la question des frais accessoires si importante pour le commerce et l'industrie. De ce fait il y a une raison pour une assez longue période. Il faut en effet se rappeler que du 25 décembre 1852 au 27 juillet 1870, le régime des décrets rendus en Conseil d'Etat fut substitué par le Sénatus-Consulte du 25 décembre 1862 à celui des lois. L'intervention des assemblées législatives ne fut désormais admise que lorsque les conventions avec les Compagnies stipulaient des engagements à la charge du

Trésor, et encore ne se produisait-elle que pour les clauses financières.

La question des frais accessoires fut cependant soulevée parfois d'une façon incidente. Cela s'est vu par exemple : le 2 juillet 1861, lorsque M. Auguste Chevalier réclamant contre les frais accessoires comparait les Compagnies de chemins de fer à « un grand seigneur qui recevrait un pourboire. »

Actuellement si un débat venait à s'élever dans les Chambres, si les députés dans certaines commissions voulaient provoquer une modification aux taxes ou même leur suppression, nous pensons que pour répondre le Ministre devrait s'éclairer des conseils de la théorie et de la pratique. Ses décisions, liées si étroitement au progrès ou à la ruine des industries, seront à l'abri de tout reproche et ne froisseront ni les intérêts légitimes du public, ni ceux des Compagnies, si, tout en tenant compte des arrêtés antérieurs, elles sont conformes à cette ligne de conduite : autoriser des recettes égales aux dépenses.

Telle nous paraît être la pensée, sinon formulée dans les textes, au moins sous-entendue par le législateur.

Il sera parfois difficile à l'administration de chiffrer exactement le rendement futur des frais accessoires modifiés, parce que les commerçants peuvent, à leur gré, augmenter ou diminuer les expéditions de marchandises et les opérations qu'ils peuvent faire eux-mêmes. La fixation annuelle permet au Ministre de corriger les erreurs et de remédier aux taxes qui n'auraient pas répondu aux rendements prévus.

§ IV. — Quelles sont les raisons générales qui peuvent justifier des modifications des taxes des services acces-

soires? Dans quelles circonstances et pour quels motifs les Compagnies peuvent-elles adresser des réclamations au Ministre? C'est ce que nous allons examiner. Nous exposerons plus tard les motifs spéciaux afférents à chaque taxe lorsque nous étudierons séparément chacune d'elles.

Les frais accessoires, comme nous l'avons déjà indiqué, en signalant les principaux arrêtés ministériels, étaient restés à peu près invariables jusqu'en 1873, les Compagnies demandèrent à en opérer le relèvement pour l'année 1874. Cette tentative n'aboutit à aucun résultat. Elle fut renouvelée en 1877, et plusieurs fois depuis cette époque les Compagnies ont adressé, en commun, au Ministre, une demande tendant à obtenir une modification à la plupart des taxes précédemment établies. Elles faisaient valoir en premier lieu, à l'appui de leur réclamation, le renchérissement considérable de la main d'œuvre. Cette élévation de prix est un fait admis par tout le monde. La substitution du travail mécanique au travail manuel a permis, il est vrai, de réaliser des économies, mais il y a des opérations qu'on n'effectuera jamais à l'aide de simples machines, et pour celles-là l'augmentation des traitements des employés ne peut être compensée que par des recettes plus fortes. En fait, la main d'œuvre constitue la plus grande partie des dépenses des frais accessoires, et les salaires des agents des Compagnies ont sensiblement augmenté depuis 1859, époque de la première fixation des frais accessoires. Ajoutez à cela les complications des services et les perfectionnements introduits dans l'intérêt du public. Ces améliorations nouvelles ont eu pour conséquence une augmentation de dépenses, malgré tous les progrès réalisés eu vue de l'économie. Si les Compagnies n'avaient pas perfectionné leur outillage et réalisé des diminutions de



dépenses, les opérations correspondantes aux frais accessoires seraient beaucoup plus coûteuses qu'elles ne le sont actuellement. Dans la grande industrie on arrive malgré l'augmentation du prix de la main-d'œuvre, à diminuer le prix de revient, tout en améliorant les divers procédés de fabrication. Il n'y a pas là de contradiction avec ce qui se produit dans les Compagnies de chemins de fer.

La loi a aussi parfois ajouté un élément d'augmentation des frais accessoires en créant des impôts.

La loi du 14 juillet 1855, art. 3, crée un premier impôt :  
 « Il sera en outre perçu, au profit du Trésor public, un  
 « *dixième* du prix payé aux Compagnies de chemins de fer  
 « pour le transport à G. V. des marchandises et objets de  
 « toute nature. Les tarifs des Compagnies seront accrus  
 « du montant des taxes nouvelles résultant du présent  
 « article. »

Nous verrons à propos de l'enregistrement que cet impôt fut étendu aux taxes des services accessoires (dépêche ministérielle du 14 août 1855).

Le décime perçu en sus des droits fiscaux (loi du 6 prairial an VII) a été augmenté d'un nouveau décime provisoire devenu définitif (application de l'art. 5. de la loi du 14 juillet 1855 et des lois de finances).

L'impôt sur les transports fut un de ceux auxquels les pouvoirs publics demandèrent, à la suite de la guerre de 1870-71 (circulaire du 19 mars 1892, du directeur des contributions indirectes) les ressources nécessaires pour faire face aux exigences de la situation financière.

Les transports des voyageurs et des marchandises en G. V. déjà soumis à un impôt de 12 % décimes compris,

furent frappés d'une surtaxe de 10 % par la loi du 16 septembre 1871.

« A dater du 15 novembre 1871, il sera perçu au profit  
« du Trésor public une taxe additionnelle de 10 % du prix  
« actuel : 1° Sur le prix des places de voyageurs,... etc.  
« 2° Sur le prix des transports des bagages et des messa-  
« geries à grande vitesse par les mêmes voies. Dans  
« l'application de la taxe il ne sera pas tenu compte de  
« tout prix ou fraction de prix sur lesquels la taxe serait  
« inférieure à cinq centimes. »

Quelque temps après, la P. V. fut également imposée ; la loi du 21 mars 1874 la greva d'un impôt de 5 %. La loi du 26 mars 1878 prononça la suppression de cet impôt sur la petite vitesse.

Une loi du 26 décembre 1889 abrogea la loi du 17 juillet 1889 sur la perception des droits de timbre et de récépissés.

La loi du 16 septembre 1871 a été abrogée par une loi du 26 janvier 1892.

Nous aurons à revenir sur ces lois en étudiant les taxes en détail. Disons de suite, d'une façon générale, que les Chambres ont voulu atteindre le public et non les Compagnies à l'aide de l'incidence de l'impôt. « Les tarifs des Compagnies seront accrus du montant des taxes nouvelles... » disait la loi de 1855, 14 juillet. Si cette augmentation n'avait pas lieu, les Compagnies subiraient une perte, il y aurait pour elles une diminution de leurs ressources véritablement contraire à l'équité. Elles ont droit de réclamer au public le montant de l'impôt pour le reverser au Trésor.

Elles font valoir aussi l'augmentation du prix de la houille consommée pour les besoins des services secon-

dares, mais ce n'est là qu'un faible élément des frais accessoires, et nous ne nous y arrêtons pas.

Elles signalent enfin l'intervention de l'Etat dans l'industrie des chemins de fer, comme une source d'accroissement des dépenses des services secondaires.

Des lignes nouvelles ont été créées entre des villes déjà reliées par une voie ferrée. Le transport des voyageurs, des bagages et marchandises n'a pas été augmenté par ce fait ; autrement dit, les occasions de percevoir des taxes de services accessoires sont demeurées les mêmes ; mais il a fallu doubler les dépenses d'emplacement, de salaire d'employés, de matériel dans les gares, etc. Il est donc bien évident que le rapport des déboursés aux recettes a dû croître, et cela par le fait de l'Etat. Il doit se montrer équitable envers les Compagnies en leur accordant les faibles dédommagements qu'elles réclament.

Le public, voyageurs et expéditeurs, fait valoir, pour obtenir une diminution ou tout au moins le maintien du taux actuel des frais accessoires, des raisons opposées à celles des Compagnies. La plus sérieuse est la suivante.

Les frais accessoires, sauf pour le camionnage et le factage, ne varient pas avec la distance à parcourir : ils sont les mêmes pour chaque expédition à *égalité de poids* et même certains d'entre eux, l'enregistrement par exemple, ne varient pas avec le poids. Il en résulte que les expéditions à courte distance sont grevées de charges lourdes.

Eu égard au faible parcours et à la faible somme payée pour le transport, il y aurait lieu de réduire les taxes des services accessoires pour les parcours inférieurs à un certain nombre de kilomètres. Sarrut dit : « A cause des frais

« accessoires la disproportion de prix est trop forte entre  
« les transports à courte distance et les transports à  
« longue distance. Ajoutons qu'aux transports sur les pe-  
« tits parcours les Compagnies appliquent d'ordinaire le  
« tarif maximum des prix de transport » (1).

Cette idée est-elle juste ? Les Compagnies répondent que les frais accessoires leur coûtent autant dans le cas d'un parcours bref que dans celui d'un long parcours ; il est, répètent-elles toujours, équitable que ceux pour qui elles font des dépenses les leur remboursent. Bien plus, cela résulte à leur profit des clauses mêmes du cahier des charges, annexe de la loi de concession.

Lorsque le Ministre juge opportun de faire une nouvelle réglementation des frais accessoires, il exprime ses volontés dans un arrêté.

§ V. — La décision prise est communiquée aux Compagnies. Celles-ci (art. 48 ord. 15 nov. 1846) doivent afficher les taxes nouvelles dans les lieux les plus apparents des gares et stations de chemins de fer, afin de les porter à la connaissance du public. « Toutes les dispositions empruntées aux arrêtés ministériels sur les frais accessoires seront inscrites en caractères italiques » (Circ. 26 nov. 1894). Ces affiches rendent service aux Compagnies elles-mêmes, car le public est toujours disposé à réclamer contre les prix demandés lorsqu'il n'est pas absolument convaincu de leur exactitude. Les réclamations sont atténuées quand les Compagnies publient clairement les décisions ministérielles.

(1) Depuis que Sarrut parlait ainsi, les tarifs à base décroissante ont été appliqués.



Dans une circulaire du 19 mai 1893, le Ministre a invité les Compagnies à faire une publication officielle des tarifs de transport et des frais accessoires. Il a fait observer que la jurisprudence admet que les prescriptions sur l'affichage contenues dans l'ordonnance de 1846 ne soient pas exécutées à la lettre, attendu qu'il est matériellement impossible d'afficher l'ensemble des livrets de distances et de tarifs, mais il est incontestable que dans toutes les gares, les livrets doivent être tenus à la disposition du public et cela gratuitement (Cass. 31 oct. 1866).

« Il me semble dès lors, dit le Ministre, que le moyen le plus simple, le moins dispendieux et le plus efficace pour satisfaire aux prescriptions réglementaires, en même temps qu'aux réclamations des intéressés, consisterait à utiliser les recueils actuellement publiés par la maison Chaix; il suffirait dans ce but de donner à ces recueils le caractère d'une publication officielle, c'est-à-dire garantie par les compagnies ».

Actuellement, le livret Chaix, entreprise privée, n'a aucun caractère officiel : les Compagnies ne sont pas liées par les indications erronées qu'il peut contenir. (Cass., 26 juin 1893).

Nous n'insisterons pas plus que précédemment sur cette question de l'affichage : elle est la même que lorsqu'il s'agit des taxes de transport.

Les principaux arrêtés concernant les frais accessoires sont ceux du 30 avril 1862, — 10 octobre 1871, — 12 janvier et 31 décembre 1872, — 30 novembre 1876, — 14 décembre 1878, — 26 avril 1892, cité dans le recueil Chaix, avril 1897, 26 juin 1895.

En 1846, 1871, 1872, 1873, 1878, 1891, 1892, 1894, 1895, 1896, de nombreuses propositions des Compagnies,

des rapports très étudiés des ingénieurs, de longues délibérations du Conseil supérieur des voies de Communication, du Conseil général des ponts et chaussées, du Comité consultatif des chemins de fer, du Conseil d'État, des lettres des Chambres de commerce et des préfets, représentent un travail considérable dont les résultats encore aujourd'hui incertains, donnent un intérêt tout particulier d'actualité à l'étude des frais accessoires.

## CHAPITRE IV

### ÉNUMÉRATION DES SERVICES ACCESSOIRES

SOMMAIRE : § I. Liste des services accessoires (non limitative) : Enregistrement ; Manutention ; Pesage ; Magasinage ; Factage ; Camionnage ; Désinfection. — § II. Observations : camionnage et factage ; Places de luxe ; Opérations en douane ; Place choisie par un voyageur ; Entrée sur les quais. — § III. Cas douteux : Dépôt des bagages au départ ; Location de matériel sur embranchement particulier ; Taxe supplémentaire en wagon-restaurant ; Services commerciaux exploités par les concessionnaires des Compagnies de chemins de fer ; buffets, bibliothèques, hôtels, etc. ; Discussion sur la nature de cette catégorie de recettes des Compagnies ; Locations de terrains ; Affichage pour réclames ; Conclusion.

§ I. — Ce ne sont pas seulement certaines règles et spécialement le taux des taxes qu'il y aurait lieu de remanier. La liste même des services paraît assez mal établie pour mériter une révision.

L'ordonnance du 15 novembre 1846 contient une première nomenclature des services accessoires. Ce sont ceux de manutention, divisés en chargement et déchargement, d'entrepôt dans les gares et magasins de chemins de fer. L'article 51 du cahier des charges reproduit cette énumération en remplaçant le mot « entrepôt » par celui de « magasinage » qui est meilleur et en ajoutant l'enregistrement. L'article 52 traite du camionnage et du factage. L'article 43 traite des prix particuliers pour voitures de luxe.

Cette liste des services accessoires est simplement énonciative et non limitative.

On tenterait vainement aujourd'hui de soutenir le contraire, en disant que les seules choses dont les Compagnies pourraient réclamer le prix seraient le chargement, le déchargement et le magasinage.

Les articles 47 de l'ordonnance et 51 du cahier des charges énoncent un principe, ils disent : « Les frais accessoires, tels que ceux de ... », etc. On doit conclure de ces termes qu'il y a d'autres services accessoires que ceux désignés à titre d'exemple, et l'administration supérieure l'a toujours compris de cette manière.

Ainsi, pendant la première période de l'établissement des chemins de fer les cahiers des charges ne citaient pas les frais d'enregistrement parmi ceux qui devaient être remboursés aux Compagnies et cependant, dès l'ouverture des grandes lignes, le Ministre a reconnu la nécessité de comprendre l'enregistrement parmi les frais accessoires. Les Compagnies, le public, ne s'y sont point opposés. C'est là un argument de fait.

Depuis, plusieurs arrêtés ministériels ont ajouté à la première liste :

- 1°. Les frais de transmission aux gares de jonction.
- 2°. Les frais de stationnement des wagons, (arrêté du 27 mai 1878).
- 3°. Le pesage.
- 4°. Le dépôt des bagages.
- 5°. La désinfection des wagons, (arrêté du 30 avril 1883).

§ II. — Les taxes de factage et de camionnage ne figurent pas dans les exemples de frais accessoires donnés par l'article 51 du cahier des charges. Le Ministre ne



les fixe pas dans le même arrêté que les autres taxes accessoires. De là naît l'incertitude sur la classification de ces dépenses, incertitude qui disparaît rapidement si l'on se reporte aux principes et si l'on recherche quelle a été l'intention des rédacteurs du cahier des charges.

Le factage et le camionnage rentrent dans la définition donnée par l'ordonnance de 1846, 15 novembre, pour les services accessoires. En effet, les frais de ces opérations sont fixés annuellement par le Ministre et sont la rémunération de services accessoires au transport proprement dit pour lequel seul sont établis les tarifs avec des maxima. Ils sont accomplis en dehors de la circulation sur la voie ferrée, leurs taxes de remboursement ne comportent pas d'ailleurs la distinction théorique de péage et de transport caractéristique des tarifs homologués. Ils ont donc bien le caractère des frais accessoires et doivent être classés parmi eux. Il est vrai que le factage et le camionnage ne figurent pas dans l'énumération de l'article 51 du cahier des charges, mais ils sont énoncés dans l'article suivant. S'il y a eu un texte spécialement rédigé pour eux, c'est qu'on a tenu à l'époque des concessions à signaler les traits particuliers de ces opérations, à savoir les obligations des Compagnies et la liberté pour les expéditeurs et destinataires d'accomplir eux-mêmes et à leurs frais le camionnage et le factage.

(Cahier des charges, article 52). « La Compagnie sera  
« tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage,  
« pour la remise au domicile des destinataires de toutes  
« les marchandises qui lui sont confiées.

« Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour

« les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants, situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

« Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

« Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage des marchandises. »

Rien dans ces termes ne permet de dire que la volonté des rédacteurs du cahier des charges a été de faire du camionnage et du factage une catégorie à part de dépenses fixées annuellement et n'appartenant pas aux frais accessoires.

En fait le Ministre prend pour les autoriser des arrêtés distincts de ceux intitulés : « Fixation des frais accessoires sur les chemins de fer d'intérêt général. » Il serait souhaitable de voir toutes ces matières réunies en un même texte. Les recherches seraient simplifiées. De plus on ne verrait pas les textes de factage et de camionnage figurer dans des tableaux du livret Chaix simplement *homologués* alors que ces frais doivent être *fixés* par l'autorité supérieure, ce qui a peut-être entraîné certains auteurs, par exemple M. Féolde, à dire que le camionnage et le factage sont entièrement assimilés aux tarifs de transport et sont soumis à l'homologation ministérielle, — opinion qui nous semble contraire au texte du cahier des charges.

Il y aurait lieu de présenter des observations analogues à propos des surtaxes perçues pour places dans les wagons de luxe. Article 43, § 2 du cahier des charges : « Dans chaque train de voyageurs la Compagnie aura la faculté

« de placer des voitures à compartiments spéciaux, pour  
« lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'admini-  
« stration *fixera*, sur la proposition de la compagnie ;  
« mais le nombre des places à donner dans ces comparti-  
« ments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total  
« des places du train. »

Cette catégorie de frais, comme cela ressort nettement de cet article, est comprise dans la définition des frais accessoires.

Dans les gares de leur réseau où des bureaux de douane sont autorisés, les Compagnies se chargent de remplir toutes les formalités en douane pour les expéditions de G. V. et de P. V. en provenance ou à destination de l'étranger.

Le Ministre fixe la rémunération due à la Compagnie. Ce sont des frais accessoires à ceux du transport. Nous ne croyons pas que le moindre doute puisse exister sur ce point. Et l'administration paraît entrer définitivement dans cet ordre d'idées.

Une circulaire ministérielle du 15 février 1892 a invité les Compagnies à établir l'unification des prix et conditions moyennant lesquels les Compagnies de chemins de fer se chargent d'accomplir les formalités nécessaires pour le passage des marchandises en douane. L'identité des taxes à percevoir se justifie par l'identité de services à rémunérer. « D'autre part, ajoute le Ministre, ces services étant  
« de ceux qui ne se rapportent qu'indirectement au service  
« des marchandises, il semblerait naturel d'en rattacher  
« la réglementation à celle des frais accessoires. »

Une circulaire ministérielle du 30 décembre 1895 déclare que ce sont des frais accessoires.

C'est en effet pour les Compagnies une obligation qui

dérive de celle qui leur incombe d'assurer la transmission des marchandises.

Une circulaire ministérielle du 3 janvier 1895 propose aux Compagnies l'étude d'une nouvelle taxe destinée à prévenir les contestations au sujet des places marquées par les voyageurs.

Le voyageur qui a marqué une place pourrait le faire constater par un des conducteurs du train, celui-ci, moyennant la perception d'une redevance minime, apposerait un signe quelconque pour marquer que la place est retenue et donnerait un reçu du paiement de la taxe au moyen d'un bulletin détaché d'un carnet à souches.

Chaque voyageur ne retiendrait ainsi qu'une place, ne déposerait pas des objets sur toutes les banquettes pour empêcher l'occupation des places vacantes du compartiment, mais serait certain de ne pas se voir contester la place par lui choisie.

Si cette taxe venait à être créée, nous estimons qu'elle devrait figurer au nombre des frais accessoires.

La Compagnie de l'Est (1) perçoit depuis quelque temps, à Paris, une taxe destinée à restreindre le nombre des personnes accompagnant les voyageurs jusqu'au wagon.

Elle a fixé le droit de passage sur le quai à 0 fr. 10. Un ticket est délivré à l'entrée et retiré à la sortie : il est valable pour l'heure dans laquelle il a été délivré et pour l'heure suivante : il indique la défense expresse faite au porteur de monter dans les compartiments.

La mesure peut être bonne, rien ne révèle au public qu'elle ait été autorisée par l'administration supérieure.

(1) D'autres Compagnies mettent en application le système de la Compagnie de l'Est dans les gares importantes de leurs réseaux.

La Compagnie de l'Est paraît ne pas tenir compte de ce que le Ministre a souvent rappelé aux compagnies qu'elles n'ont pas le droit, même sous le prétexte de faire des expériences, de percevoir des taxes non homologuées ou fixées par lui.

Peut-être cette taxe fera-t-elle un jour partie des frais accessoires.

Signalons enfin que de temps à autre des arrêtés de peu de durée ont fixé certaines taxes accessoires spéciales, par exemple celui du 16 avril 1872 sur la désinfection des wagons, dans des conditions particulières. Ils n'ont eu qu'une application momentanée.

§ III. — La délimitation de la liste des services accessoires n'est pas nettement établie. Nous allons examiner un certain nombre de cas dans lesquels on peut hésiter sur la nature des services rendus et des taxes perçues.

Le dépôt des bagages se divise en dépôt au départ et en dépôt à l'arrivée. Les arrêtés ministériels classent les frais de ces deux services au nombre des frais accessoires.

Ce classement nous paraît très logique pour le *dépôt à l'arrivée*. Les Compagnies ne peuvent se refuser à conserver les colis jusqu'au moment où les voyageurs viennent les réclamer. Elles ont la responsabilité de la garde des bagages tant que le contrat de transport n'a pas reçu sa pleine exécution par la délivrance de ces bagages, opérée sur la présentation du bulletin constatant l'enregistrement.

Exécution du contrat de transport et consigne à l'arrivée sont deux opérations étroitement unies, la deuxième étant une conséquence inséparable de la première. Les industriels propriétaires des magasins de dépôt seraient mal venus à demander la suppression des consignés de



bagages à l'arrivée dans les gares, sous le prétexte que cette garde des colis serait une opération commerciale, étrangère à l'exploitation de la voie ferrée et par suite interdite aux Compagnies.

La légitimité de la perception d'une taxe pour conservation des bagages *au départ* nous paraît au contraire fort douteuse.

Lorsqu'une personne, avant d'avoir pris un billet de place, a confié ses colis à la surveillance des employés d'une Compagnie, rien ne prouve que les objets déposés sont des bagages destinés à accompagner un voyageur. Le contrat de dépôt n'est pas la conséquence d'un contrat de transport.

Rien ne différencie ce service rendu au public de celui que pourrait accomplir tout industriel exploitant un magasin de dépôt en dehors de la gare.

Les Compagnies mettent cependant, moyennant finances, des locaux à la disposition du public pour la garde des colis.

A cela les industriels pourraient objecter qu'elles dépassent leurs droits si étroitement limités par l'acte de concession.

Elles empêchent la création d'établissements commerciaux. Des industriels auraient probablement construit des docks près des gares afin de recevoir en dépôt les bagages si les Compagnies n'avaient pas organisé ce service elles-mêmes, dans des conditions tellement avantageuses que toute tentative de concurrence est certainement impossible. En un mot, les Compagnies abusent de leur monopole aux dépens de l'industrie privée.

Il devrait leur être interdit de faire un commerce étranger au transport et de percevoir des taxes à cette occasion. Elles devraient s'abstenir de recevoir des colis en dépôt tant que le contrat de transport n'existe pas.

Cette théorie n'est pas admise dans la pratique. L'application serait trop rigoureuse, trop gênante pour les voyageurs. Pourquoi obliger ceux-ci, lorsqu'ils arrivent en avance dans une gare, à faire les frais d'un dépôt dans des magasins particuliers jusqu'à l'heure où le guichet de l'enregistrement sera ouvert ?

Pourquoi exposer le public à entrer en relations avec des dépositaires offrant des garanties plus ou moins sérieuses ? Les inconvénients d'un pareil système seraient trop grands ; ils sont évidents et nous ne croyons pas qu'il soit utile de les développer.

Il est donc nécessaire que les personnes arrivant dans une gare puissent confier aux agents de la Compagnie leurs colis, lorsque, pour un motif quelconque, ces personnes ne peuvent partir immédiatement. Telle est du moins l'opinion de l'administration. Le Ministre autorise en conséquence, au titre des frais accessoires, la perception d'une taxe pour la garde des bagages non encore enregistrés et reçus un certain temps avant le départ du train qui doit les emporter.

Les textes ont dû fléchir devant les nécessités et les commodités de la pratique : voilà le motif pour lequel on a autorisé l'installation dans les gares de consignes au départ et assimilé les frais de ce dépôt à ceux du dépôt à l'arrivée.

Les administrations des Compagnies de chemins de fer ont toutes, dans leurs tarifs spéciaux P. V., un chapitre concernant les locations de wagons sur des embranchements particuliers. Elles perçoivent une taxe à titre d'indemnité pour la fourniture et l'envoi de ce matériel.

Cette taxe doit-elle être fixée par le Ministre ou simplement homologuée sur la proposition des Compagnies ?

Si l'on s'en tenait aux simples motifs de raison, on pourrait penser qu'il s'agit ici d'un service accessoire. Le matériel mis en location quittant le réseau, la taxe ne rémunère pas un transport proprement dit sur la voie ferrée de la Compagnie.

L'article 62 du cahier des charges a tranché en sens contraire cette question douteuse... « Pour indemniser la  
« Compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel  
« sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir  
« un prix fixe de 0 fr. 12 par tonne pour le premier kilo-  
« mètre et en outre 0 fr. 04 par tonne et par kilomètre en  
« sus du premier lorsque la longueur de l'embranchement  
« excédera 1 kilomètre... » « Tout wagon envoyé par les  
« Compagnies sur les embranchements devra être payé  
« comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas  
« complètement chargé. » Cette taxe est donc, sans le moindre doute possible, soumise, comme les taxes de transport, à une simple homologation.

Nous ferons observer que les décisions ministérielles ne respectent pas toujours cette règle; elles paraissent quelquefois assimiler les prix de location de matériel sur embranchement particulier à des taxes de services accessoires, car elles les fixent d'une manière arbitraire à un taux fort élevé, absolument comme si un maximum n'était pas prévu au cahier des charges.

Prenons pour exemple le tarif spécial P. V. n° 29 de la Compagnie du Nord.

Il est dit à l'article 12 que la Compagnie pourra louer des wagons pour des expéditions de détail : « Pour les  
« wagons ainsi utilisés, le droit d'embranchement est fixé  
« pour chaque expédition à 0 fr. 25 par tonne indivisible sans  
« que la taxe puisse être inférieure à 1 fr. 50 par wagon.

« Les frais de chargement et de déchargement sont effectués aux frais des propriétaires. »

Il résulte de ces textes que la Compagnie du Nord percevait au minimum 1 fr. 50 pour location de wagon transportant une expédition unique faite au détail.

Nous avons cité plus haut les textes du cahier des charges qui limitent à 0 fr. 12 la taxe à percevoir par tonne, tout wagon envoyé sur l'embranchement devant être d'ailleurs payé comme wagon complet. Soit un wagon construit pour porter 10.000 kilog., à 0 fr. 12 par tonne, sa location sera de 1 fr. 20 et non pas de 1 fr. 50. On voit ainsi la différence qui existe entre les deux modes de taxation et les conditions de location du matériel prêté par la Compagnie du Nord aux industriels embranchés, suivant qu'il s'agit du cahier des charges ou du tarif spécial. On peut donc penser que la compagnie du Nord percevait irrégulièrement, grâce à un tarif approuvé par le Ministre, des prix supérieurs aux maxima fixés par le cahier des charges. Les industriels propriétaires d'embranchements particuliers nous paraissent avoir droit de se refuser à payer ces taxes dépassant le maximum.

S'il s'agissait de frais accessoires, le Ministre ayant une décision sans limite, on pourrait laisser les choses en l'état. Mais il n'en est pas ainsi, le Ministre, aussi bien que les Compagnies, doit respecter les limites fixes et infranchissables du cahier des charges. Une revision des taxes pour location de matériel sur embranchement particulier nous semble donc s'imposer.

Nous pourrions donner d'autres exemples que celui de la Compagnie du Nord, mais nous croyons avoir assez insisté sur ces prix qui n'appartiennent pas à notre étude. Nos observations à leur égard auront fait ressortir une

fois de plus combien il importe d'éviter toute confusion entre frais accessoires et service de transport proprement dit.

Afin d'éviter l'encombrement des wagons restaurants, certaines Compagnies, après avoir accordé aux voyageurs le temps suffisant pour prendre un repas, leur réclament une taxe supplémentaire lorsque ceux-ci désirent rester plus longtemps dans le wagon spécial. Cette taxe n'est pas prévue au cahier des charges. Nous croyons que les Compagnies n'ont pas droit de la réclamer, si elle n'a pas été autorisée.

Il nous reste à parler des buffets et wagons-restaurants, bibliothèques, bazars, hôtels, locations de couvertures et oreillers et plus généralement des services commerciaux qui ne sont pas rendus directement aux voyageurs ou expéditeurs, par les employés des chemins de fer, mais qui sont mis, dans l'enceinte de la voie ferrée, à la disposition du public par des autorisations régulières avec le consentement des Compagnies.

Ces services ont un premier caractère particulier. Ils sont exploités par des commerçants moyennant une redevance en argent payée aux Compagnies et en échange de laquelle ces industriels obtiennent la permission de circuler dans l'enceinte du chemin de fer et d'occuper certains emplacements.

Un second caractère apparaît comme la conséquence du premier. Ce sont des services commerciaux accomplis dans l'intention d'en retirer un bénéfice immédiat. En effet, soit qu'on les envisage au point de vue des Compagnies, soit qu'on les considère au point de vue des exploitants, ils sont la source de profits pécuniaires. Il est évident que les concessionnaires n'ont d'autre but que de réaliser un gain.



Quant aux Compagnies, elles perçoivent une redevance en échange de concessions qui souvent ne leur coûtent rien et ne sont pour elles l'occasion d'aucune dépense.

Puis ces concessions ont un troisième caractère, ce sont des services accessoires au transport ; ils s'y rattachent plus ou moins intimement. La question de nourriture est une nécessité dans les voyages et, puisqu'on ne peut voyager longtemps sans se procurer des vivres, il fallait bien créer des buffets ou des wagons-restaurants. Dans certaines gares où les voyageurs ont de longues heures à attendre, l'existence de chambres d'hôtels est une ressource très appréciable.

Nous voyons moins la nécessité des bibliothèques et bazars, toutefois il est certain qu'ils rendent des services au public, celui-ci ne saurait plus aujourd'hui s'en passer, tellement il est habitué à y trouver des journaux, livres, indicateurs, timbres, tabac, etc.

Ces préliminaires posés, nous arrivons au point délicat, celui de savoir dans quelle catégorie de taxes doivent être rangées les rémunérations de ces services concédés par les Compagnies.

Pour classer ces taxes parmi les frais accessoires, il y a de bonnes raisons à faire valoir. Nous allons essayer de les exposer.

Dans le rapport au Roi sur l'ordonnance de 1846, il est indiqué que les frais accessoires s'appliquent à tous les objets accessoires au transport proprement dit, ce qui signifie que toutes les dépenses faites par les Compagnies pour rendre au public un service non compris dans le transport proprement dit doivent être rémunérées par des taxes spéciales.

On est fondé à dire (argument articles 42 et 51, Cahier

des charges) que les droits de perception des Compagnies figurent dans deux grandes catégories : la première correspondant à des maxima prévus par le cahier des charges avec droit d'homologation pour le Ministre ; la seconde correspondant à des taxes proposées par les Compagnies et fixées par le Ministre. Cette seconde catégorie, comme nous l'avons déjà dit précédemment, n'a point une nomenclature déterminée d'une façon absolue : on doit pouvoir la compléter au fur et à mesure que des besoins nouveaux se manifestent.

Pour savoir dans laquelle de ces deux espèces de taxes il faut ranger tel ou tel service, il n'y a qu'à examiner s'il s'agit d'une taxe prévue au cahier des charges et limitée par un maximum ou s'il s'agit des services accessoires au transport et sans limitation prévue à l'avance.

Dans le second cas, les déboursés font la base des taxes des services accessoires. C'est là un criterium : si on l'abandonne, on trouve l'incertitude et la confusion.

Cette méthode de classification doit être appliquée en particulier aux services concédés par les Compagnies, tels que buffets, hôtels, etc. Il est vrai que pour ces frais le classement offre des difficultés spéciales, ces services donnant naissance à deux espèces de rémunération : d'abord les sommes payées par chaque commerçant à la Compagnie, puis les prix réclamés aux voyageurs ou expéditeurs par les commerçants. On peut cependant arriver à une solution en étudiant tour à tour les prix payés aux Compagnies, puis ceux payés aux concessionnaires.

Les sommes demandées par les Compagnies doivent, sans aucun doute, être l'objet d'une approbation administrative ; la perception des taxes de toute nature doit être autorisée par le Ministre (argument art. 44, ordonnance

15 novembre 1846), et cette autorisation consiste dans une libre fixation et non pas seulement dans une homologation, puisqu'il ne s'agit pas de taxes de transport prévues et limitées par le cahier des charges.

Peut-on dire que les prix payés par le public aux industriels autorisés par les Compagnies sont aussi des sommes dont le Ministre a la fixation ?

Pour la négative on peut répondre que ces prix ne sont pas perçus par les Compagnies. Il s'agit de conventions quelconques passées entre des particuliers et des commerçants ; ces conventions doivent être absolument libres.

Ainsi par exemple, le concessionnaire d'une bibliothèque dans une gare exerce son commerce au regard des tiers, dans les mêmes conditions que tout autre libraire dans ses magasins ouverts au public.

Cette opinion serait contraire à un grand principe : les Compagnies de chemins de fer ne peuvent rien entreprendre au delà de ce qui constitue l'objet de leur entreprise qui est uniquement l'exploitation de la voie ferrée. (N° 351 Carpentier et Maury. *Traité pratique des chemins de fer*),

Elles ne sauraient concéder à prix d'argent à des industriels le droit de faire un commerce quelconque dans l'enceinte du chemin de fer, car elles ne peuvent concéder ce qu'elles n'ont point le droit, aux termes de leur cahier des charges, d'accomplir elles-mêmes. Ce qu'elles confient à prix d'argent à certains commerçants c'est le soin d'exécuter des services plus ou moins intimement rattachés au transport, or nous savons que tous les services accessoires sont réglés par le Ministre, on ne comprendrait pas que le public fût exposé à payer des prix exorbitants sous le prétexte qu'il a convenu aux Compagnies de concéder certains services à des exploitants.

En résumé, la conclusion de la première théorie serait que les redevances perçues par les Compagnies et les prix perçus par les commerçants doivent être l'objet d'un article des arrêtés sur les frais accessoires.

Malgré la force des arguments, nous croyons que cette première opinion doit être repoussée. Elle ne tient pas assez compte des nécessités de la pratique. Nous avons dit que les services en question ont pour caractère d'être la source de bénéfices pour les industriels et pour les Compagnies.

Il nous paraît donc impossible de les ranger au nombre des frais accessoires dont le caractère est de ne représenter que les dépenses réellement faites.

D'autre part on ne peut refuser de reconnaître aux industries concédées une grande affinité avec le service de circulation sur la voie ferrée : elles sont destinées à faciliter les voyages ou les expéditions, à diminuer les pertes de temps, la fatigue ou l'ennui. Il ne faut pas les interdire en tant qu'opérations commerciales totalement étrangères au contrat de transport.

Les recettes provenant d'organisation de bibliothèques, hôtels, etc., nous apparaissent comme une catégorie de ressources des Compagnies imprévue dans l'ordonnance de 1846 et dans le cahier des charges. D'une part ce ne sont nullement des opérations de transport, d'autre part ce sont des opérations ayant un caractère commercial très propre à motiver leur interdiction. Toutefois l'administration les tolère en raison de leurs liens avec le service de circulation sur la voie ferrée, mais seulement dans la mesure où les besoins de la pratique les justifient. Ainsi la création d'hôtels n'a eu lieu jusqu'ici que dans les gares où on peut

les considérer comme salles d'attente bien aménagées et d'une utilité incontestable,

« Une Compagnie de chemins de fer peut construire un  
« hôtel dans une gare, l'exploiter et y recevoir même des  
« personnes non munies de billets de voyage, l'hôtel étant  
« ici une dépendance du service du chemin de fer. »  
(Trib. Com. Marseille, 11 juillet 1881. — C. ap., d'Aix,  
15 février 1882, confirmé par C. Cas. 19 décembre 1882  
S. 82. 2. 169. — P. 82. 1. 895. — L. F. p. 210 vol.  
1882.

L'hôtel en question avait été installé en vertu d'un décret du 3 septembre 1880 dans les bâtiments du buffet de la gare de Marseille. Il est bon d'observer que si, dans l'espèce, la Cour de cassation a reconnu à la Compagnie du P. L. M. le droit de recevoir même des personnes non munies de billets, cela tient aux conditions spéciales dans lesquelles cet hôtel fonctionne. Sa situation en limite l'usage aux voyageurs qui veulent profiter de sa proximité de la gare afin de s'y reposer au milieu d'un voyage trop long pour être achevé sans interruption.

Des hôtels analogues ont été créés par les Compagnies de l'Ouest et du Nord, l'un à la gare Saint-Lazare, à Paris, l'autre à la gare de Lille. Pour ce dernier, afin de bien s'assurer que la Compagnie du Nord ne construisait pas un hôtel destiné à faire concurrence à l'industrie privée, l'administration supérieure avait pensé à limiter l'usage des chambres installées dans la gare, au personnel de la Compagnie. En fait, l'hôtel n'étant guère utilisé que par les voyageurs, cette disposition restrictive ne fut pas imposée à la Compagnie.

Actuellement l'administration est appelée à se prononcer sur cette question d'autorisation des hôtels dans les gares,



à l'occasion de propositions faites par la Compagnie d'Orléans.

Cette Compagnie demande à établir un hôtel terminus sur l'emplacement de l'ancienne Cour des Comptes, à Paris. Lors de l'enquête qui a déjà eu lieu, le commerce parisien a déposé les plus vives protestations.

Enfin nous pouvons citer un jugement intéressant, aux termes duquel « les Compagnies peuvent créer, dans leurs « gares, des librairies, ainsi que des dépôts des marchan- « dises les plus usuelles. se rattachant par un lien plus ou « moins direct au service des voyageurs, tels que jouets « destinés aux enfants, articles de fumeurs, allu- mettes, etc. » Paris, 12 mars 1886. S. 88. 2. 125. — P. 88. 1. 695.

En fait ces industries ne donnent lieu ni à une fixation, ni à une homologation proprement dites permettant de les classer soit parmi les tarifs, soit parmi les frais accessoires.

L'autorisation administrative tend de plus en plus à prendre une forme spéciale.

Voici comment les choses se sont passées jusqu'ici : pendant longtemps il a été admis que les Compagnies avaient le droit de passer à leur gré des traités avec des industriels pour leur concéder dans les gares, le monopole de l'exploitation de certaines industries répondant aux besoins des voyageurs.

Les concessionnaires étaient d'ailleurs libres de fixer les prix de vente ou de location réclamés au public toutes les fois que ces prix n'étaient pas limités dans le contrat passé avec la Compagnie. Il en est encore de même aujourd'hui pour ces prix et nous n'en parlerons plus.

Quant à la redevance due à la Compagnie par les indus-

triels en échange de la concession et fixée dans le contrat, elle aurait dû être l'objet d'une autorisation du Ministre des Travaux publics, en vertu du principe général d'après lequel toute taxe perçue par les Compagnies doit être approuvée par le Ministre.

Le principe ne nous paraît pas avoir été mis en application, peut-être en raison du peu d'importance des sommes payées aux Compagnies par les industriels. Les Compagnies recevaient environ 120.000 francs par an pour les bibliothèques (séance du 23 octobre 1890, Chambre des députés).

Le Ministre se réservait seulement le droit d'approuver, par l'intermédiaire des préfets, les traités particuliers, et cela plutôt par mesure de police qu'autrement. C'est la mise en application de l'art. 70 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, art. 70 : « Aucun crieur, vendeur, ou « distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis, « par les Compagnies, à exercer sa profession dans les « cours ou bâtiments des stations et dans les salles d'at- « tente destinées aux voyageurs qu'en vertu d'une autori- « sation spéciale du préfet du département. »

« L'art. 70 précité, dit une circulaire ministérielle du « 24 mai 1884, a eu tout spécialement pour objet de don- « ner aux préfets les pouvoirs de police nécessaires pour « assurer, de concert avec les Compagnies et les fonction- « naires du Contrôle, le bon ordre dans les gares et pré- « venir les encombrements qui pourraient résulter, au « détriment de la sécurité publique, du grand nombre « d'individus qui viendraient exercer une industrie dans « l'enceinte du chemin de fer. »

Quatre autres circulaires ministérielles des 16 août 1861

29 juillet 1863, 24 juin 1874 et 12 octobre 1888 peuvent se résumer de la manière suivante :

Lorsque les préfets sont saisis par les Compagnies de propositions tendant à autoriser l'exercice d'une industrie dans les gares, par exemple l'exploitation des buffets de gare, le colportage, la vente des livres ou imprimés, l'installation d'appareils automatiques distributeurs, lanternes magiques, ou l'exercice de toute autre industrie, il est indispensable que ces propositions soient soumises à l'examen du contrôle.

Les communications de cette nature ont pour but de rechercher si l'industrie qu'il s'agit d'autoriser n'est pas de nature à apporter quelque trouble ou quelque entrave dans le service de l'exploitation.

D'un autre côté il importe que le Contrôle puisse s'assurer que le transport des marchandises qui doivent être débitées dans les gares est effectué par les Compagnies aux conditions générales des tarifs et sans aucune faveur.

En dehors de ces deux points, l'administration des travaux publics est complètement désintéressée et il ne lui appartient pas de s'immiscer dans les questions générales de concurrence ou de monopole qui peuvent se rattacher à des questions de l'espèce. Tel est le résumé des instructions ministérielles actuellement en vigueur.

Les règles à suivre lorsqu'il s'agit d'autoriser l'exercice d'une industrie dans une gare ne sont donc qu'une application de l'article 70 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

L'initiative de la demande appartient à la Compagnie, le service du Contrôle est ensuite appelé à donner son avis, enfin le préfet accorde par un arrêté, s'il le juge à propos, l'autorisation nécessaire.

C'est en vertu de cette autorisation dont le caractère de formalité de police est si évident, que les taxes perçues par les Compagnies sur les industriels reçoivent une sorte d'homologation de nature très différente de celle des tarifs de transport.

Cette dernière, émanée directement du Ministre agissant en vertu d'un contrat dans lequel il est chargé de représenter l'ensemble des voyageurs et expéditeurs, a un caractère commercial contractuel et nullement policier : elle est de plus limitée par des maxima. L'autre a essentiellement un caractère individuel : elle est appliquée à des personnes isolées, au choix de la Compagnie.

Voici à titre d'exemple une circulaire ministérielle du 31 mars 1887 (article 70 de l'ordonnance de 1846) adressée par le Ministre des travaux publics aux préfets. Il s'agit de l'installation des bascules automatiques dans les gares de chemins de fer.

« ... J'ai décidé que les préfets statueraient sur les  
« demandes d'installation de bascules automatiques  
« dans les gares de chemins de fer, par application de  
« l'art. 70 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

« ... Les arrêtés d'autorisation édicteront, d'ailleurs,  
« les dispositions générales ci-après :

« La présente autorisation n'est accordée qu'à titre  
« provisoire, etc. » (L. F. p. 101, v. 20.)

L'art. 70, écrit pour la sécurité de l'exploitation, n'avait nullement été rédigé, croyons-nous, en vue de l'autorisation de perception de taxes. C'est cependant en se conformant à son texte que les Compagnies échappent au reproche que l'on pourrait être tenté de leur faire en raison de la perception des prix pour concessions d'industries à exploiter dans leurs gares.

Les tribunaux, aussi bien que le Ministre, admettent que l'administration ne peut pas fixer directement le montant des redevances à payer par les industriels pour exercice de leur industrie, notamment en ce qui concerne les bibliothèques.

Tout d'abord, il est dit dans un arrêt de la Cour d'appel de Paris, du 12 mars 1886 : « Les contrats intervenus  
« entre la librairie Hachette et les Compagnies n'intéres-  
« sent en rien le service des transports publics, ne sont  
« point soumis à l'homologation administrative préalable.  
« comme ceux relatifs aux taxes et tarifs de transports. »  
(L. F. vol. 19, p. 158 ; S. 88. 2. 125.)

D'autre part, dans la séance du 23 octobre 1890 à la Chambre des députés (L. F., p. 39, 1892 ; Débats parlementaires, p. 1745, vol. III), le Ministre des travaux publics a déclaré : « Ce qui régleme la vente des livres dans  
« les gares, c'est l'art. 70 de l'ordonnance de 1846. C'est  
« donc le préfet dans chaque département qui donne l'au-  
« torisation de vendre dans les gares. Il n'y a pas de traité  
« de la maison Hachette (1) homologué par le Ministre  
« des travaux publics. »

Il résulte de ce qui précède que les redevances perçues par les Compagnies ne sont point classées au nombre des frais accessoires fixés par le Ministre.

Aujourd'hui des considérations étrangères aux pouvoirs du Ministre à l'égard des sommes perçues par les Compagnies ont cependant, par contre-coup, ramené en partie l'administration aux vrais principes, c'est-à-dire à l'autorisation des taxes par le Ministre, voici comment :

(1) La maison Hachette avait obtenu des compagnies le monopole des bibliothèques dans les gares.



Depuis 1896, le Ministre des travaux publics, à la suite des réclamations suscitées par le monopole de la maison Hachette pour les bibliothèques des chemins de fer, a changé d'avis.

Dans une circulaire du 17 septembre 1896, il prévient les administrateurs des Compagnies de chemins de fer qu'il n'acceptera pas le renouvellement du traité conclu entre les Compagnies et la maison Hachette dans les mêmes conditions.

« L'adjudication doit être la règle. Dans l'espèce, elle « est commandée par l'intérêt des Compagnies et de l'État, « leur garant, aussi bien que par la convenance de ne pas « créer, au profit d'une maison déterminée, un monopole « que rien ne justifie.

« Je vous invite donc à procéder à l'avenir par voie « d'adjudication restreinte, sur une liste que vous sou- « mettrez préalablement à mon acceptation... » L. F., p. 222, 1896.

Ainsi, des réclamations contre un monopole ont amené le Ministre à déclarer que l'adjudication doit être la règle, et cela non pas seulement pour les bibliothèques, car il n'y a pas de raison théorique pour ne pas admettre le même principe pour les bazars, hôtels, etc. Cette adjudication est approuvée par le Ministre, et cette autorisation s'applique naturellement à la taxe ou redevance due par les industriels aux Compagnies. C'est là le point où nous voulions en venir.

Le Ministre agira donc désormais conformément au principe qui veut que toute somme perçue par une Compagnie soit autorisée par lui.

Mais cette autorisation n'est pas une homologation proprement dite. Elle n'est pas limitée par un maximum dans

le cahier des charges. Elle n'est pas non plus une fixation analogue à celle des frais accessoires, puisque le Ministre ne peut ici que ratifier après coup une redevance dont l'adjudication aura établi à l'avance la quotité.

Afin d'être complet sur cette question, nous ajouterons que les inconvénients du monopole ne peuvent pas toujours être évités à l'aide d'une adjudication.

Ce procédé de concession nécessite la présence d'un certain nombre de concurrents offrant des garanties sérieuses, ce qui ne se trouvera pas toujours, par exemple pour les buffets des petites gares. Dans ce cas, les Compagnies ne peuvent que traiter directement avec des personnes qu'elles choisissent avec soin, car le bon ordre dont les compagnies sont responsables l'exige. Les contrats passés ainsi de gré à gré et ne formant plus aujourd'hui qu'une exception sont encore sous le régime de la simple approbation préfectorale.

Notre conclusion est que les taxes perçues par les Compagnies à l'occasion des concessions faites par elles, soit par adjudication, soit par traité particulier des bibliothèques, hôtels, bazars, location de couvertures et oreillers, bascules automatiques, etc., forment une catégorie de recettes encore mal définie, ne faisant pas partie des frais accessoires.

Les règles suivies par les Compagnies pour la location de terrains à des industriels nous paraissent avoir quelque analogie avec les concessions faites par les Compagnies dans les conditions que nous venons d'indiquer.

Il est bien entendu que dans tout ce qui va suivre il ne s'agit que de terrains qui ne sont pas nécessaires à l'exploitation proprement dite. Ces locations sont faites aux négociants pour le dépôt de charbons ou autres marchan-

dises, ou pour l'établissement de chantiers ou d'autres installations.

C'est le concessionnaire lui-même qui tire parti du terrain qu'il loue. Il se rend ce service à lui-même. Ici la concession n'a donc plus pour but final, comme cela a lieu par exemple pour les buffets, de confier à des particuliers la charge de rendre au public des services utiles ou nécessaires au cas de transport des personnes ou des choses.

En fait les Compagnies divisent en plusieurs catégories les terrains qu'elles livrent au public dans leurs gares, et selon que les surfaces louées se trouvent dans une classe ou dans une autre, le prix de location est plus ou moins élevé.

Actuellement ces taxes ne sont pas fixées par le Ministre. Parfois elles sont soumises à l'homologation, mais seulement d'une manière accessoire, par exemple lorsqu'un des locataires demande à pratiquer une ouverture dans les clôtures de la gare. Il y a lieu de se demander si les Compagnies ont le droit de louer des terrains et, dans le cas de l'affirmative, si elles doivent faire approuver par l'administration supérieure les locations consenties.

Les terrains du chemin de fer font partie du domaine public national et dépendent de la grande voirie. Les Compagnies concessionnaires d'un chemin de fer d'intérêt général n'ont qu'un droit de jouissance sur les terrains.

« Le droit purement mobilier de la Compagnie consiste  
« dans la perception privilégiée de tous les péages ou prix  
« de transport des voyageurs et des marchandises, d'après  
« les tarifs arrêtés à l'avance entre les parties contrac-  
« tantes. » (C. cas., arrêt, 15 mai 1861.)

Mais au point de vue des emplacements susceptibles d'être loués dans les gares, ou aux abords de la voie, les

Compagnies ne sont privées par aucun texte du droit de location. Elles se trouvent dans la situation d'un permissionnaire qui occupe pendant la durée de sa concession une partie du domaine public sans qu'il ait de redevance à payer du fait de cette occupation temporaire.

L'arrêté réglementaire du 3 août 1878, concernant les occupations temporaires du domaine public terrestre, n'interdit pas aux permissionnaires de céder à des tiers une partie des terrains soumis à l'occupation temporaire, à charge par les concessionnaires de se conformer aux conditions de l'autorisation administrative.

On peut conclure par analogie que pendant toute la durée des concessions, les Compagnies concessionnaires ont la faculté de se servir de ces terrains disponibles dans l'enceinte du chemin de fer, et éventuellement de les louer à des tiers, sans que l'Etat ait aucune autorisation à accorder, ou aucun prix de location à approuver.

Si l'administration supérieure est parfois intervenue à l'occasion de ces locations, c'est en vertu de son droit de contrôle et de surveillance générale de l'exploitation, c'est afin de veiller à ce que les locations ne soient pas de nature à porter préjudice au service ou à la sécurité de l'exploitation.

Mais ce droit de contrôle ne s'étend pas au prix même de location. Le Comité consultatif a, dans diverses circonstances, reconnu que les conventions de cette nature peuvent être faites en dehors de l'administration. L'accord paraît unanime sur ce point. Cette manière de voir n'est pas sans donner lieu à quelques objections. Il en résulte notamment que les Compagnies peuvent à leur gré accorder des prix de faveur à tel ou tel locataire de terrain, ceci semble contraire à l'égalité de traitement qui leur est

imposée par l'article 50 de l'ordonnance de 1846, pour les transports de marchandises, bestiaux, et objets de toute nature qui leur sont confiés. En dehors du cas visé par l'article 50 de l'ordonnance de 1846, en ce qui concerne l'égalité de traitement sans tour de faveur, les Compagnies de chemins de fer étant des sociétés anonymes constituées en conformité des dispositions du titre III du livre I du C. de com., de la loi du 24 juillet 1867 et de la loi du 1<sup>er</sup> août 1893, ne sont astreintes à d'autres obligations que celles résultant des prescriptions du C. de com. et des lois en question. La location de terrains n'entre pas dans la catégorie des frais accessoires, mais cette location doit être considérée comme un fait d'exploitation, les Compagnies agissant au mieux de leurs intérêts.

En résumé, il y a lieu de penser qu'en ce qui concerne les locations de terrains situés dans l'enceinte du chemin de fer les Compagnies ont le droit de faire ces locations et d'en fixer le prix sans avoir à demander l'autorisation du Ministre.

Ce serait une question de fait à apprécier par les tribunaux de savoir si les locations d'emplacement ne sont pas une façon détournée d'accorder des prix de faveur de magasinage à des industriels et de violer le principe d'égalité de perception des taxes à payer par tous les expéditeurs.

Les Compagnies de chemin de fer accordent à des commerçants ou à des sociétés de publicité, moyennant un certain prix de location, la permission de placer des affiches dans les gares ou même parfois dans les wagons.

Ainsi la Compagnie de l'Ouest avait conclu avec un publiciste un traité qui concédait à celui-ci le droit exclusif d'apposer et d'entretenir des annonces à l'intérieur des



compartiments de deuxième et troisième classes des voitures à voyageurs.

Généralement cependant les Compagnies se réservent le droit de faire poser des placards annonçant l'ouverture d'établissement balnéaires et de casinos, les réunions de courses, les expositions et les fêtes pouvant déterminer un accroissement de circulation des voyageurs sur leurs lignes.

Les locations consenties par les Compagnies sont approuvées par les préfets, et le Ministre n'intervient pas pour autoriser la perception de cette catégorie de recettes.

De même que pour les bibliothèques, bazars, buffets, etc., et pour les mêmes motifs, les taxes d'affichage ne sont donc soumises à aucune fixation.

La jurisprudence ne donne à peu près aucune indication sur cette question. Le tribunal civil de la Seine (16 novembre 1882), dans un procès auquel avait donné lieu l'exécution d'un pareil traité, ne s'est pas prononcé d'une façon catégorique. Voici ce qu'il dit à propos d'une question d'affichage : « *Lorsque* le droit de publicité accordé par « la Compagnie est soumis à une autorisation administrative, dans le cas où cette autorisation serait retirée, « il y aurait là un cas de force majeure qui empêcherait « le concessionnaire d'obtenir des dommages-intérêts « contre la Compagnie, à la suite de la rupture du marché « pour retrait d'autorisation. » (Paris, 9 août 1884, *Gazette des Tribunaux*, 23 octobre). Aux termes de ce jugement, l'autorisation préfectorale ne semblerait pas nécessaire.

La doctrine est d'accord avec les faits. Voici ce que dit à ce propos Picard (page 675, vol. III) : « Appelé à émettre « son avis sur l'affaire, le Comité consultatif des chemins

« de fer, tout en admettant le principe de l'expérience  
« en raison de la redevance à servir par le concession-  
« naire, a pensé qu'il convenait de ne pas associer, même  
« en apparence, la responsabilité du Ministre à celle de  
« la Compagnie, dans l'exercice du droit de censure sur  
« les annonces, et qu'en conséquence il y avait lieu  
« seulement : 1<sup>o</sup> d'exiger l'autorisation préfectorale pour  
« l'introduction des agents des concessionnaires dans  
« l'enceinte des gares et stations, en conformité de  
« l'art. 70 de l'ordonnance de 1846 ; 2<sup>o</sup> de réserver le con-  
« trôle ordinaire de l'administration sur les dispositions  
« du matériel. »

La conclusion à tirer de tout ce qui précède est qu'il serait utile que la classification des frais accessoires fût faite dans un arrêté ministériel unique.

Pour parler avec quelque compétence d'un simple service accessoire, il faut se reporter à la loi de 1845, à l'ordonnance de 1846, au cahier des charges, aux conditions d'application des tarifs, se livrer à de patientes recherches sur les arrêtés et circulaires administratives, enfin consulter la jurisprudence et tenir grand compte de la coutume établie.

La solution des questions concernant les chemins de fer est trop souvent abandonnée à la pratique : la théorie n'est pas suffisamment intervenue pour éclaircir et simplifier tout ce qui touche au côté juridique.

C'est dans cet ordre d'idées que l'administration est entrée, car, depuis 1894, à la suite d'un avis du Comité consultatif des chemins de fer (25 juillet), les Compagnies et l'Administration des chemins de fer de l'État ont remanié le texte qu'elles avaient proposé pour les propositions générales des conditions d'application des tarifs, de telle

sorte que les dispositions des arrêtés ministériels ne soient pas confondues avec les conditions d'application proprement dites. Elles ont conservé la forme des textes à laquelle le public est habitué depuis longtemps, mais elles ont établi par l'emploi de caractères spéciaux (caractères italiques) la distinction qu'il importe de faire entre les deux catégories de documents.

Ce mode de procéder est une amélioration sur ce qui existait antérieurement, mais les arrêtés ministériels relatifs aux frais accessoires ne se distinguent pas de ceux concernant les délais, les tarifs exceptionnels, les matières inflammables, etc.

D'autre part, les lettres italiques n'indiquent pas toujours les dispositions relatives aux frais accessoires.

Il y aurait un certain intérêt à inviter les Compagnies à bien marquer la différence qui existe entre *toutes* les dispositions spéciales aux frais accessoires que le Ministre peut changer chaque année et les autres qui ne peuvent l'être que sur l'initiative des Compagnies.

## CHAPITRE V

### CONTENTIEUX DES DÉCISIONS MINISTÉRIELLES. ACTIONS CIVILES

SOMMAIRE : § I. Contestation entre le Ministre des travaux publics et les Compagnies de chemins de fer à l'occasion de la fixation des frais accessoires; Compétence; Conseil de Préfecture; Recours pour excès de pouvoir. — § II. Relations entre le public et les Compagnies; Nature du droit à la perception des frais accessoires; Conditions de la perception; Principe d'égalité (absence de faveurs); Droit mobilier; Calcul du prix; Qui doit payer la taxe; Demandes en détaxes ou en remboursement de taxes non perçues; Compétence; Tribunaux civils ou de commerce; Sens de l'expression: actes législatifs; Sanction pénale des infractions aux arrêtés ministériels; Controverse.

§ I. — Si quelque difficulté s'élevait entre l'administration et les Compagnies à l'occasion de l'interprétation et de l'exécution de l'un quelconque de ces textes détachés les uns des autres et réglant les frais accessoires, la contestation ainsi élevée serait jugée administrativement par le Conseil de préfecture de la Seine, sauf recours au Conseil d'État. (Art. 70, Cahier des charges.)

Les Compagnies ne seraient pas recevables à déférer directement et par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872 l'arrêté attaqué au Conseil d'État.

(29 juillet 1887, arrêt au contentieux ; L. F. v. 20, p. 194.)

Il importe de préciser les conditions dans lesquelles les demandes d'interprétation peuvent avoir lieu. Les complications résultant d'une première délégation faite à l'autorité administrative par la loi pour la rédaction de l'ordonnance de 1846, d'une seconde délégation pour la rédaction du cahier des charges, d'une troisième délégation toujours à la même autorité pour la rédaction des arrêtés annuels sur les frais accessoires nécessitent des explications minutieuses sur l'application des principes généraux de compétence.

Si une Compagnie croit devoir critiquer les dispositions d'un arrêté sur les frais accessoires, comme contraires au cahier des charges, il y a lieu de s'adresser à un tribunal pour savoir quelle est l'interprétation vraie de ce cahier, celle admise par le Ministre ou celle donnée par les Compagnies ; mais la Compagnie ne peut pas pour ce motif unique à savoir, violation du cahier des charges par les termes de l'arrêté ministériel, demander au Conseil de préfecture d'interpréter le texte du cahier des charges et de juger ses prétentions. Il faut que la demande d'interprétation se rattache à un litige déjà né, la rendant recevable.

Il est en effet de principe que l'interprétation contentieuse ne peut être *l'objet* d'une demande en justice ; elle ne peut constituer qu'un *moyen* à l'appui des conclusions prises dans une instance déterminée (*Traité de Juridiction adm.* par M. Laferrière, v. 2, p. 578),

L'application de cette règle est dans la question présente plus nécessaire que jamais : le fond du litige à l'occasion duquel la demande d'interprétation est formée



appartient à un tribunal civil ou à un tribunal de commerce, parce que les difficultés qui peuvent s'élever au cours de l'exécution d'un contrat de transport entre l'entrepreneur d'une part et le public d'autre part, sont des difficultés d'ordre privé qui échappent à l'appréciation des tribunaux administratifs.

C'est dans ce sens que parlait un rapporteur au Conseil de la préfecture de la Seine. Voici le résumé de sa théorie : « Soit qu'on admette avec le Ministre qu'il avait eu le « droit de prendre la décision litigieuse, soit qu'on admette « avec la Compagnie que la disposition fixée échappait à « l'administration supérieure, ce seront toujours les tribu- « naux civils qui devront être saisis du fond de la contesta- « tion, parce que, comme dans le premier cas, les taxes « de frais accessoires des chemins de fer doivent être assi- « milés aux contributions indirectes et que le contentieux « des contributions indirectes (Art. 2 de la loi du 7 sep- « tembre 1790 et art. 88 de la loi du 5 ventôse an XII) « appartient à l'autorité *judiciaire*; dans le second cas, « parce que les difficultés qui peuvent s'élever au cours « d'un contrat de transport entre l'entrepreneur d'une « part, et l'expéditeur ou destinataire d'autre part, sont « des litiges d'ordre privé qui ne peuvent être jugés par « des tribunaux administratifs ». (Rapport du commissaire du Gouvernement au conseil de préfecture de la Seine, 27 juin 1889).

Si ces derniers acceptaient de se prononcer sur le fond ils violeraient l'ordre des compétences.

Au cours des conclusions que le Commissaire du Gouvernement présentait le 17 janvier 1867 (Chemin de fer de Lyon, conseil de Préfecture), il démontrait l'irrécevabilité des demandes d'interprétation qui seraient présentées

en dehors de tout litige, par un dilemme auquel il n'a jamais été répondu : « De deux choses l'une, disait-il, ou « l'interprétation ainsi obtenue serait obligatoire pour les « tribunaux, et elle constituerait alors une de ces dispositions générales et réglementaires qui sont interdites au « juge par l'article 5 du Code civil, ou cette interprétation « ne lierait pas l'autorité judiciaire, et le tribunal administratif qui la donnerait descendrait au rang de simple « comité consultatif. »

Il faut donc conclure que les Compagnies ne peuvent demander une interprétation d'un texte du cahier des charges, non respecté d'après elles par l'arrêté sur les frais accessoires, que dans le cas où un litige existe entre elles et un expéditeur ou destinataire. Et cette condition seule ne suffit pas. Il faut que la compagnie assigne ou se fasse assigner devant le tribunal civil ou le tribunal de commerce. Si au cours du procès l'interprétation de l'article devient nécessaire, si le tribunal qui est le juge, non pas seulement du droit à la perception, mais de la légalité des conditions imposées à la perception ne croit pas qu'il lui appartienne de répondre seul et surseoit à statuer, alors seulement le Conseil de Préfecture pourra être appelé à interpréter le cahier des charges.

Exemple : Conseil d'État au contentieux 1894, L. F., p. 169.

Dans le cas où les Compagnies désireraient obtenir une prompt solution pourraient-elles porter au Conseil d'État leurs réclamations contre la décision du Ministre, sous la forme d'un recours pour excès de pouvoir ?

Non, le Conseil d'État ne pourrait connaître de cette demande des Compagnies, car leur intérêt lésé par l'acte abusif du Ministre peut trouver accès devant une autre

juridiction, celle du Conseil de Préfecture (art. 70, cahier des charges). Toutes les fois que le Conseil de Préfecture, comme le fait observer M. Carpentier (n° 3628), peut être régulièrement saisi des griefs de l'intéressé, il ne peut être question de porter devant le Conseil d'État un recours pour excès de pouvoir,

Il y a une autre opinion qui écarte non seulement le recours judiciaire mais aussi le contentieux administratif. Le Ministre a le droit de fixer annuellement les frais accessoires, et cela comme il le veut. Son appréciation à l'égard des chiffres est souveraine. L'objet de sa décision est de pourvoir à un besoin collectif des citoyens. Donc les Compagnies ne sont pas recevables à contester cette fixation devant les tribunaux administratifs en soutenant que les taxes ne correspondent pas exactement au prix de revient. Quand le Ministre apprécie il doit être juste et tenir compte autant que possible des dépenses, mais cette règle est dépourvue de sanction. Les Compagnies ne peuvent s'adresser à l'autorité supérieure que par la voie gracieuse. Tel était l'avis de M. Aucoc en 1878, au Conseil supérieur des voies de communication, et telle est, croyons-nous, la véritable solution.

Nous avons terminé l'examen des règles générales sur les frais accessoires au point de vue des rapports entre l'État et les Compagnies.

§ II. — Nous allons maintenant jeter un coup d'œil d'ensemble sur l'autre face de la question, celle des relations entre les Compagnies et le public.

Les Compagnies se chargent, en vertu d'un contrat spécial à titre onéreux, d'effectuer le service des transports ainsi que certaines opérations accessoires.

Nous avons dit que les conditions de ce contrat sont réglées d'avance entre le Ministre et les Compagnies, car seule, la collectivité peut, représentée par l'administration, discuter ses intérêts avec les Compagnies, l'individu isolé ne pouvant faire des conventions particulières avec celles-ci.

En conséquence, les taxes, prix des services accessoires rendus au public en vertu du contrat de transport, ont été fixées par arrêté ministériel et ne sont susceptibles d'aucune modification quand bien même les Compagnies et le public seraient d'accord pour les modifier.

La jurisprudence est constante en ce sens. Au premier abord il semble qu'on puisse soutenir cette opinion en s'appuyant sur l'article 48 du cahier des charges, alinéa 4 ainsi conçu : « La perception des taxes devra se faire « indistinctement et sans aucune faveur ». Mais nous ferons observer que le texte de l'article 48 du cahier des charges concernant l'interdiction des taxes de faveur s'applique aux transports et il n'a pas été écrit en vue des frais accessoires pour le règlement desquels les articles 51 et 52 ont été spécialement insérés dans le cahier des charges.

Le premier alinéa de l'article 48 traite de l'abaissement des prix déterminés par le tarif, pour un parcours total ou partiel de la voie de fer. Cela ne concerne assurément que les taxes de transport. Donc, au commencement de l'article, le mot tarif est employé dans le sens de taxes de transport, il serait surprenant que dans la suite du même article le mot tarif eut été employé dans le sens plus général de taxes de transport et de frais accessoires.

Les articles du cahier des charges spécialement écrits pour régler les frais accessoires ne parlent point de cette

interdiction faite aux compagnies de consentir une remise. L'ordonnance de 1846 garde aussi le silence.

Ce n'est donc point dans la lettre de ces textes qu'il faut chercher la défense formelle faite aux Compagnies de dispenser à leur gré certains voyageurs ou expéditeurs du paiement des taxes accessoires.

Il est plus exact de dire que les taxes des services accessoires étant fixées par le Ministre (art. 51, cahier des charges) les Compagnies ne peuvent renoncer à la perception de quelques-unes d'entre elles car cette renonciation ne serait pas autre chose en définitive qu'une modification apportée par les Compagnies à l'arrêté ministériel. Renoncer à une taxe ou déclarer qu'elle est réduite à zéro, c'est tout un, et il est évident que les Compagnies n'ont pas ce droit de modification. Il est formellement réservé au Ministre par le texte du cahier des charges, articles 51 et 52, et par les articles 47 et 49, ordonnance 1846.

Enfin on peut observer que l'article 50 de cette même ordonnance prescrit d'effectuer les opérations d'enregistrement, de transport et par suite de chargement, de pesage, etc., sans tour de faveur. Si l'égalité doit présider à l'ordre dans lequel ces opérations sont faites, il semble à fortiori que le paiement ne saurait être l'occasion d'une exception d'une faveur quelconque.

Autrement dit, si les Compagnies sont obligées d'enregistrer les colis exactement dans leur ordre de présentation, elles doivent être tenues de faire payer par chacun, ce qu'il doit intégralement. Les rédacteurs du texte du cahier des charges n'ont pas jugé opportun d'interdire les renoncements aux remboursements des taxes de services



accessoires, il a paru inutile de formuler une défense qui résultait suffisamment de l'esprit de l'ordonnance.

Dans la pratique, plusieurs fois les Compagnies ont accordé de ces dispenses, par exemple, pour les frais de magasinage.

Lorsque l'administration leur a fait des observations, elles n'ont pas discuté et ont reconnu qu'elles avaient tort. (Voir Pouget, transport par eau et par terre, p. 453-455, 2<sup>e</sup> volume).

Le droit de percevoir les taxes est un droit personnel : les Compagnies sont des créancières qui ont le droit d'exiger une prestation pécuniaire des voyageurs ou expéditeurs. Ce droit est mobilier puisqu'il a pour objet une somme d'argent.

Comment se calculent les taxes des frais accessoires ?

Le calcul doit s'effectuer par *fractions* conformément aux conditions générales d'application des tarifs (7 juillet 1884. Trib. Com. Seine, L. F., vol. 22, p. 85).

Le prix des services accessoires au transport des personnes ne peut être réclamé qu'aux voyageurs qui en profitent, c'est évident.

Pour les taxes à percevoir à l'occasion des frais accessoires au transport des marchandises, la question n'est pas aussi simple.

On peut dire qu'en principe le paiement doit être réclamé aux expéditeurs. Le contrat intervenu entre eux et le transporteur ne confère à celui-ci aucune action personnelle contre le destinataire, vis-à-vis duquel la Compagnie n'a d'autre droit que de retenir la marchandise à titre de gage, en garantie du paiement des frais.

Si la Compagnie s'aperçoit, après avoir livré le colis, d'une erreur dans la perception des taxes accessoires, elle

ne pourra s'adresser qu'à l'expéditeur pour réclamer ce qui lui est dû (en ce sens, 31 juillet 1889. Trib. Com. Châlons-sur-Marne).

Au cas où l'expédition est effectuée sans que le port ait été payé, en tout ou en partie, à l'avance, la Compagnie demandera au destinataire le remboursement des frais accessoires et autres. Si celui-ci refuse de les payer, la Compagnie ne livrera pas les colis et c'est à l'expéditeur qu'incombera l'obligation de rembourser les sommes dues. Il en serait de même si le destinataire refusait de prendre livraison d'une marchandise (en ce sens, Trib. Com. Orléans 1868).

Il peut arriver qu'une Compagnie ait livré des colis expédiés en port dû, et qu'elle ait reçu du destinataire le prix du transport, sans exiger par suite d'erreur le paiement de tous les frais accessoires ; cette Compagnie serait bien fondée à demander au destinataire le remboursement des taxes qu'elle avait omis de percevoir (jurisprudence constante). En acceptant les marchandises le destinataire a donné son consentement tacite au contrat de transport et s'est ainsi engagé à en exécuter toutes les conditions.

On ne doit pas induire nécessairement de la remise des marchandises et de la réception du prix principal du transport une renonciation à réclamer ultérieurement les frais accessoires qui n'auraient pas été payés.

La loi du 11 avril 1888 modifiant l'art. 108 du Code de Commerce a établi pour le paiement du prix des services accessoires une prescription spéciale qui s'applique aussi bien aux taxes du transport qu'aux frais accessoires et qui est plus courte que celle fixée par l'art. 2262 du C. civ. (prescription trentenaire). « Toutes les actions auxquelles

« ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier.....  
« sont prescrites dans le délai de cinq ans. »

Des réclamations tardives peuvent préjudicier au destinataire : celui-ci vend les marchandises reçues en fixant des prix plus ou moins élevés selon le coût des frais payés aux Compagnies de chemin de fer, serait-il recevable à demander reconventionnellement que la Compagnie l'indemnise de cette condamnation sous le prétexte que l'erreur commise par elle, dans l'application de ses taxes, constitue à sa charge une faute à lui préjudiciable et dont il lui est dû réparation ?

Nous répondrons que les taxes de Compagnies de chemins de fer, dûment fixées et publiées, ont force de loi pour ou contre elles, relativement aux conditions des transports qu'elles sont chargées d'opérer : dès lors les taxes sont de droit présumées connues des expéditeurs qui traitent avec elles. S'il a été commis une erreur dans la perception de la taxe, soit au préjudice de la Compagnie, soit à son avantage, elle doit être rectifiée, dans les deux cas, et l'erreur ainsi commise étant commune aux deux parties ne peut être imputée exclusivement à l'une ou à l'autre, d'où il suit qu'on ne saurait mettre à la charge de la Compagnie la responsabilité des suites de cette erreur (en ce sens, C. Cas. 25 mars 1885).

D'après la doctrine et une jurisprudence constante les arrêtés ministériels qui règlent, dans un intérêt général et d'ordre public, les conditions des services accessoires, s'imposent aux expéditeurs comme aux Compagnies, nonobstant toute convention contraire, expresse ou tacite, et il n'est pas permis d'y déroger ni directement, ni indirectement (C. de Cass., 6 août 1879, L. F., page 290, volume 12).

Nous l'avons indiqué et ne saurions trop le répéter.

Cependant il peut arriver qu'une Compagnie ne se conforme pas aux prescriptions ministérielles et perçoive, par exemple, des taxes indues ; ou bien, des difficultés peuvent venir de la part du public. Il n'est personne qui ne soit souvent voyageur ou expéditeur et ne soit par suite exposé à avoir des contestations avec les Compagnies de chemins de fer. Il est intéressant de savoir quel tribunal sera compétent ?

L'ordonnance de 1846 et le cahier des charges sont des *actes législatifs* ; le cahier des charges n'est en effet que « l'annexe de la loi de concession, il en est inséparable. » (20 Juillet 1875, Trib. Com., Boulogne-sur-Mer. L. F., page 47, vol. II), ils ne doivent pas dès lors être considérés comme actes soumis à l'égard des tiers à l'interprétation administrative.

Leur interprétation et leur application à l'égard des voyageurs et expéditeurs appartiennent à l'autorité judiciaire seule.

Il en est de même pour les arrêtés sur les frais accessoires dressés en exécution de ces dispositions et qui, comme elles, deviennent le complément de la loi vis-à-vis du public et des Compagnies de chemins de fer. Ils ne sont pas des actes administratifs proprement dits, dont l'interprétation échappe à l'autorité judiciaire (C. Cass., 12 juin 1888. L. F., Volume 21, p. 127).

Cette expression d'« actes législatifs » souvent employée en citant le cahier des charges et les arrêtés sur les frais accessoires a besoin d'être précisée. L'arrêté ministériel est pris en exécution de la loi de concession, art. 47 du cahier des charges. On peut dire qu'il y a quelque analogie entre cet arrêté et une loi des parties résultant

d'un contrat commercial dans le sens de l'art. 1134, § 1 du Code civil aux termes duquel « les conventions légalement « formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites. » Mais il ne faudrait pas faire d'assimilation complète puisque d'un côté la décision est prise par le Ministre, en vertu d'un pouvoir souverain, et que de l'autre côté on suppose un accord préalable entre les parties. Pour retrouver l'origine de cet accord, en ce qui concerne l'arrêté ministériel, il faudrait remonter à la convention qui a précédé la loi de concession. Postérieurement au vote de la loi, ni le Ministre, ni les Compagnies, même d'un commun accord, ne peuvent plus rien changer aux dispositions du cahier des charges.

Ajoutons que les Tribunaux chargés d'appliquer les règlements des frais accessoires ont le droit de voir et d'examiner s'ils ont été faits, publiés et fixés, conformément aux dispositions du cahier des charges et de l'ordonnance de 1846 (Jurisprudence constante).

Donc l'autorité judiciaire est seule compétente pour statuer sur les demandes de réparation à raison de l'atteinte portée à des intérêts particuliers par l'inexécution des obligations légales contenues dans les arrêtés des frais accessoires.

Ces obligations de faire ou de ne pas faire qui se résolvent en une somme d'argent à payer, au cas d'inexécution de la part des parties, peuvent-elles avoir une autre sanction qu'une indemnité?

La jurisprudence donne une réponse affirmative : elle réprime correctionnellement les infractions aux conditions contractuelles de l'exploitation commerciale des chemins de fer.

Cette jurisprudence s'appuie sur ce que l'inexécution des



engagements pris par les voyageurs ou les expéditeurs envers les Compagnies constituent non pas un dol civil mais une infraction à des taxes ayant force légale et une contravention de la compétence du tribunal correctionnel prévues par les art. 45, 50 et 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et punie par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845.

L'art. 79 de l'ordonnance de 1846, 15 novembre, est ainsi conçu :

« Seront constatées, poursuivies et réprimées, conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, les contraventions au présent règlement, aux décisions rendues par le Ministre des travaux publics et aux arrêtés pris, sous son approbation, par les préfets pour l'exécution du dit règlement. »

Il faut donc se reporter au titre III, mesures relatives à la sûreté de la circulation, de la loi du 15 juillet 1845 dont l'art. 21 est ainsi conçu :

« Toute contravention aux ordonnances portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du Ministre des travaux publics pour l'exécution des dites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3.000 francs. En cas de récidive, etc. »

Si on se bornait à un examen superficiel de ces textes, on serait tenté d'appliquer aux cas de contraventions aux décisions du Ministre la sanction indiquée par l'article 21.

Il est tout d'abord à relever que le mot « contravention » n'est pas une dénomination exacte. Les peines édictées par le législateur ont été calculées sur la valeur intrinsèque des faits punissables ; l'art. 1 du Code pénal a

déterminé avec précision le caractère de ces faits d'après la nature même et *la qualité* de la peine prévue. D'après cet article l'infraction que les lois punissent de peines de police est une contravention ; tout fait puni d'une peine correctionnelle (amende supérieure à 15 francs) est un délit. L'infraction que les lois punissent d'une peine afflictive ou infâmante est un crime. Or, la loi du 15 juillet 1845, art. 21, édicte une amende de 16 à 3.000 francs, pour le fait imputable au prévenu. Une opinion fait observer que ce fait constitue un délit aux termes du Code pénal (en ce sens, 6 février 1889, C. ap. de Toulouse L. F., vol. 22, p. 51.)

Quoiqu'il en soit, la jurisprudence de la Cour de cassation à la classification du Code pénal en a substitué une autre. Elle distingue quatre espèces d'infractions en établissant une nouvelle catégorie de faits qui portent le nom de contraventions et qui entraînent des peines correctionnelles (C. cas. 7 avril 1870, L. F., p. 190, vol. 20 ; C. cas. 12 mars, 1875 ; C. cas. 27 janvier 1883, L. F., p. 190, v. 20).

Elle classe les infractions à la *police* des chemins de fer parmi les contraventions et non parmi les délits. L'exposé de toutes les conséquences du système de la Cour de cassation n'entre pas dans le cadre de ce travail (1).

Mais une question importante, au point de vue de notre étude, est celle de savoir si cet art. 21 est applicable aux infractions aux arrêtés sur les frais accessoires.

En matière de pénalité, tout est de droit étroit. Nulle contravention ne peut recevoir de sanction qu'en vertu d'un texte.

(1) Voir sur cette question de classification l'examen doctrinal de M. Desjardins. *Revue critique* 1885, p. 81.

Or les violations des décisions ministérielles rendues en vertu du pouvoir contractuel, qu'il ne faut pas confondre avec le pouvoir réglementaire délégué au Ministre par l'article 21 de la loi de 1845, ne figurent pas dans l'énumération des contraventions visées par l'art. 21 susdit. Les dispositions pénales de cet article ne devraient donc pas être prononcées aux cas d'inobservation des décisions ministérielles fixant les frais accessoires, en ce qui concerne notamment la taxation. Quoiqu'il en soit la jurisprudence constante de la Cour de cassation ne prend pas le texte de l'art. 21 à la lettre : l'interprétation littérale, serait, d'après elle, absolument contraire à l'intention du législateur. Ces mots « ordonnance portant réglementation d'administration publique sur la police, la sûreté et l'*exploitation* des chemins de fer » comprennent les « *décisions* » prises par le Ministre pour les frais accessoires.

Lors de la rédaction de la loi du 15 juillet 1845, art. 21, on ne savait pas encore, dit la Cour suprême, quel serait le mode spécial d'autorisation des frais accessoires. Le principe n'en fut posé que dans l'ordonnance royale de 1846. Il est ainsi facile d'expliquer le silence de l'art. 21 à l'égard des décisions ministérielles.

Cette première difficulté écartée par la jurisprudence de la Cour de cassation, il s'en présente une autre.

Il n'est pas admissible qu'un règlement d'administration publique puisse modifier ou rectifier une loi. En particulier l'ordonnance royale de 1846, qui est un règlement d'administration publique, ne peut modifier la loi du 15 juillet 1845. Le titre III de cette loi est ainsi conçu : « Mesures relatives à la sûreté de la circulation ». Les pénalités contenues dans ce titre ne doivent concerner que

les infractions contraires à cette « sûreté ». Les travaux préparatoires ne permettent pas de penser que les législateurs aient eu l'intention de renfermer dans ce titre III plus que ce qui est annoncé par le titre lui-même (Voir L. F., page 191, 1892).

Les tribunaux ne peuvent donc pas appliquer aux infractions aux arrêtés concernant l'exploitation *commerciale*, à tout froissement pécuniaire des Compagnies, les pénalités créées pour réprimer les contraventions aux règles de *sûreté*. L'auteur de l'ordonnance de 1846, 15 novembre, art. 79, a excédé ses pouvoirs lorsqu'il a décidé que le texte de la loi de 1843 serait étendu aux infractions à l'exploitation commerciale ; et les tribunaux ne devraient pas tenir compte d'un article d'ordonnance qui viole une loi. Peut-être même pourrait-on admettre que cette contradiction apparente entre l'ordonnance et la loi n'existe réellement pas, puisque l'ordonnance dit que les infractions seront constatées « conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1843. »

Cependant la jurisprudence de la Cour de cassation est toujours formelle en sens contraire.

Elle s'appuie sur ce fait que l'article 21 de la loi du 15 juillet 1843 a visé les contraventions aux ordonnances portant règlement d'administration publique sur *l'exploitation* des chemins de fer, sans avoir pris le soin d'ajouter le mot « technique » à celui d'« exploitation » pour en limiter le sens.

Malgré les termes restrictifs et très précis de la rubrique du titre III. « Mesures relatives à la sûreté » la Cour de cassation décide que le mot exploitation doit s'entendre dans le sens d'exploitation technique et commerciale tout à la fois.

Ce mot ne saurait, dit-elle, avoir la même signification que ceux de police et de sûreté qui le précèdent ; il s'applique aussi bien aux décisions prises par l'autorité pour le transport des marchandises et des personnes et pour les frais accessoires, qu'à celles concernant les travaux techniques.

On peut répondre que dans une loi où il n'est question que de la police, la sûreté et la conservation des chemins de fer, le mot exploitation est pris dans le sens d'« exploitation technique. » Il aurait fallu employer l'expression « exploitation commerciale » si on avait voulu donner au mot en question le sens large que lui attribue la Cour suprême.

D'après les travaux préparatoires le mot exploitation a été employé à la place des expressions « usage, conservation » et il a bien réellement le sens d'exploitation technique.

A l'appui des considérations qui précèdent, nous citons un jugement intéressant, 18 janvier 1890, Trib. Com. Seine. (L. F. p. 111, v. 23.)

« Attendu que les tarifs de transport en vigueur dans  
« l'exploitation des chemins de fer n'ont pas, au point de  
« vue pénal le caractère de règlement de police au sens de  
« l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, mais ne constituent  
« que la base de conventions commerciales privées entre  
« voiturier et expéditeur : que l'homologation qui y est  
« donnée par l'autorité compétente, n'a pour effet de leur  
« imprimer ce caractère, et que l'intérêt public, qui seul  
« pourrait légitimer des poursuites pénales, est hors de  
« cause, dès l'instant que, comme dans l'espèce, il n'y a  
« ni fraude, ni dissimulation, etc... »

Nous avons ainsi terminé l'examen des principes géné-



raux relatifs aux frais accessoires en portant davantage notre attention sur les questions intéressant la pratique des affaires.

Nous allons entrer dans l'étude des questions de détail concernant les services rémunérés par les taxes des frais accessoires fixés par le Ministre. Nous suivrons l'ordre indiqué dans le cahier des charges.

---

## DEUXIÈME PARTIE

### ÉTUDE DÉTAILLÉE DE CHACUN DES SERVICES ACCESSOIRES

---

#### CHAPITRE PREMIER

##### ENREGISTREMENT

SOMMAIRE : *Section I.* — Préliminaires : § I. Textes prescrivant l'enregistrement. — § II. Définition ; Utilité. — § III. Plan.

SOMMAIRE : *Section II.* — Enregistrement des bagages : § I. Prise du billet de place ; Utilité de cette opération préliminaire ; Système étranger ; Projet ; Fraudes. — § II. Présentation du billet de place : Bagages ; Mentions contenues dans l'enregistrement : Gare expéditrice ; Gare d'arrivée ; Transport sur une Compagnie, sur plusieurs Compagnies ; Fraudes ; Projet de réforme ; Gare intermédiaire. Autres mentions : Groupage ; Réunion de bagages ; Répression correctionnelle. — § III. Remise du bulletin de bagages au voyageur ; Mention « sans garanties » ; Nullité de cette clause ; Déclaration, vérification du contenu des bagages. — § IV. Surveillance des bagages enregistrés ou destinés à être enregistrés. — § V. Ordre, délai d'enregistrement. — § VI. Absence d'enregistrement des bagages à l'arrivée ; Remise des bagages sur présentation du bulletin ; Fraudes.

SOMMAIRE : *Section III.* — Enregistrement en grande vitesse et en petite vitesse. — § I. Plan. — § II. Déclaration, formule, utilisation, écritures; Déclaration inexacte, insuffisante; Vérification; Sanction pénale; Déclaration obligatoire (police). — § III. Inscription sur le registre; Ordre dans les inscriptions. — § IV. Récépissé : Historique; Substitution à la lettre de voiture; forme; double exemplaire; Mentions : nombre des colis; projets; adresse; clause de remboursement; délai; clause « sans garantie »; Représentation du récépissé pour obtenir détaxe, utilisation comme moyen de preuve; Visa provisoire; Acceptation des colis, feuille de déclaration; Représentation (port payé, port dû) : 1° Récépissé au destinataire; 2° Récépissé à l'expéditeur; Récépissé servant de quittance; Récépissé instrument de crédit; Négociation; Mentions omises; Groupage. — § V. Enregistrement à l'arrivée. — § VI. Remise des colis sur présentation du récépissé.

SOMMAIRE : *Section IV.* — Taxes d'enregistrement : bagages, colis en grande vitesse; Marchandises en petite vitesse. — § I. Plan. — § II. Taxe actuelle : Dépenses à couvrir; Groupage; Remboursement.

#### SECTION I. — Préliminaires.

§ I. — L'article 1783 du Code civil prescrit aux entrepreneurs de voitures publiques par terre et par eau et à ceux des roulages publics de tenir registre de l'argent, des effets et des paquets dont ils se chargent.

L'article 8 du Code de commerce ordonne à tout commerçant d'avoir un livre-journal qui présente jour par jour les opérations de son commerce et généralement tout ce qu'il reçoit et paie à quelque titre que ce soit.

L'article 96 du même code ajoute que les commissionnaires de transport seront tenus d'inscrire sur leur livre-journal la déclaration de la nature et de la quantité des marchandises, et, s'ils en sont requis, de leur valeur.

L'article 50 de l'ordonnance de 1846, 15 novembre, contient ces mots : « Au fur et à mesure que des colis, des « bestiaux ou des objets quelconques arriveront au chemin « de fer, enregistrement en sera fait immédiatement, avec « mention du prix total dû pour le transport. »

Enfin l'article 40 du cahier des charges dit : « Les colis, « bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare « d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception ; « mention sera faite sur les registres de la gare de départ « du prix total dû pour le transport. »

§ II. — D'après l'ensemble de ces textes, l'enregistrement peut être défini : l'inscription, sur un registre spécial, faite par une Compagnie de chemins de fer, des objets qui lui sont confiés, au fur et à mesure de leur présentation.

Cette opération n'a de commun que le nom avec celle dont le but, lorsqu'il s'agit d'actes sous seing privé, est de fixer leur date même à l'égard des tiers.

L'enregistrement pour les Compagnies de chemins de fer est une constatation accessoire qui fournit des renseignements nécessaires à l'expédition et à la livraison des colis et bagages.

Grâce à l'enregistrement, la Compagnie sait ce qu'elle a reçu ; le voyageur, l'expéditeur ont un titre pour réclamer l'objet remis pour être transporté : nous verrons, en effet, qu'ils reçoivent de la Compagnie un bulletin ou un récépissé.

Ce n'est pas l'enregistrement qui constitue le contrat de transport, ce sont deux choses à ne pas confondre.

Le contrat de transport est considéré par le Code civil, art. 1782 à 1786, comme une variété de louage d'ouvrage

et d'industrie. Il est parfait dès qu'il y a accord des deux volontés de l'expéditeur et du voiturier, l'un livrant le colis à expédier, l'autre acceptant le dit colis. A partir de ce moment la compagnie de chemins de fer est responsable des bagages ou marchandises qu'elle a pris en charge : elle est garante des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre ou de la force majeure, et cela même au cas où elle accepte d'enregistrer pour un point situé hors de son réseau, sauf son recours contre les autres Compagnies.

Acceptation des colis et enregistrement sont souvent deux opérations qui ont lieu simultanément, mais cette dernière est accessoire, destinée seulement à constater la réception par la Compagnie et à fournir des renseignements nécessaires à l'expédition et à la livraison des colis et bagages. En fait les Compagnies ne se considèrent comme engagées envers un voyageur que lorsqu'elles lui ont remis un bulletin pouvant servir de moyen de preuve.

§ III. — Nous diviserons notre étude en trois parties : nous examinerons en premier lieu les règles spéciales au cas d'enregistrement des bagages d'un voyageur, puis celles concernant l'enregistrement des colis en P. V. et en G. V. Enfin nous aurons à parler de la taxe, de son taux actuel, du bien fondé des réclamations des Compagnies, des réponses faites par les commissions chargées de la question, et des réformes utiles.



## SECTION II. — Enregistrement des bagages.

§ I. — Lorsqu'un voyageur ayant des bagages veut les faire transporter en même temps que lui, il les fait déposer dans une salle spéciale de la gare pour que les employés de la Compagnie de chemins de fer puissent les peser, les enregistrer et les charger dans les fourgons spéciaux.

Parfois, en vertu de traités spéciaux passés avec certaines agences, les Compagnies donnent au public la facilité de faire enregistrer leurs colis dans un bureau autre que celui de la gare. Ainsi à Paris la Compagnie des Wagons-lits fait l'enregistrement des bagages à son agence de la place de l'Opéra dans les mêmes conditions que la Compagnie du Nord à la gare de Paris : mais ce sont là des cas exceptionnels et nous ne nous y arrêtons pas.

Puis le voyageur va prendre son billet de place et revient le présenter aux employés préposés à l'enregistrement des bagages, leur bureau ayant dû s'ouvrir au moment de la distribution des billets de place.

Art. 12. Tarifs généraux, 26 juin 1895 : « L'enregistrement des bagages est effectué sur la présentation du « billet de place du voyageur ; il est constaté par la délivrance d'un bulletin. »

Les employés de la Compagnie ont ainsi la preuve que le voyageur a payé le prix de sa place, qu'il a par suite acquis le droit de faire transporter des colis à titre de bagages dans une direction déterminée.

Ils n'en seraient point assurés s'il était permis de faire

enregistrer ses bagages avant la prise du billet de place : des abus pourraient en être la conséquence. Des personnes peu délicates seraient tentées de faire transporter des marchandises à titre de bagages, afin de profiter de la franchise de transport des 30 kilogs accordée à tout voyageur. Art. 44. cahier des charges, § I.

En France le public n'est pas autorisé, même en renonçant à toute gratuité, à expédier, sans prendre de billet de place, un colis dans les conditions des bagages.

Certaines lignes d'Angleterre, les réseaux d'Etat Prussien et Belge donnent au public des facilités beaucoup plus grandes. Ils permettent de faire enregistrer, sans prendre de billet de voyage, des colis qui sont remis contre le bulletin de bagages à l'arrivée. L'expéditeur envoie par la poste le bulletin au destinataire.

En France cette question a été l'objet d'un examen approfondi et de la part des Compagnies de chemins de fer et de la part de l'administration.

Une circulaire ministérielle du 27 octobre 1894 a invité les administrations des Compagnies de chemins de fer à étudier pour la France la réalisation de cette amélioration : « permettre d'expédier, sans prendre de billet, un colis « dans les conditions des bagages. »

Après une étude très longue, dans le détail de laquelle nous n'entrerons point car elle appartient à la théorie générale des transports sur voie ferrée, le Comité consultatif a émis l'avis, sur un rapport du 5 avril 1897, d'admettre un nouveau tarif commun G. V. n° 110, pour « le « transport d'objets à l'usage personnel des voyageurs ou « de leurs familles et non accompagnés sur tout ou partie « du parcours. »

Tout ce qui concerne les frais accessoires dans ce tarif,

qui est assimilé aux tarifs de messagerie, doit être réglementé par les dispositions en vigueur, concernant les bagages ordinaires.

Au point de vue de l'enregistrement, la seule différence avec les conditions d'application des taxes actuelles sera la suivante : le public aura la faculté d'expédier les objets spécialement désignés par le tarif, sans se munir au préalable d'un billet de voyageur.

Une fraude commise parfois consiste à expédier des marchandises par G. V., en les faisant enregistrer faussement comme bagages par un employé de la Compagnie de chemins de fer.

L'expéditeur dépose ses colis au bureau des bagages ; l'employé les enregistre comme accompagnant des voyageurs. Les colis sont retirés à la gare d'arrivée par un destinataire auquel le bulletin d'enregistrement a été envoyé par la poste.

De cette manière les colis ne paient qu'un droit d'enregistrement de 0 fr. 40, au lieu de payer le droit de transport réglementaire comme marchandises expédiées par G. V.

Une question intéressante est celle de savoir si cela constitue une escroquerie ?

Oui, dit une première opinion, cette fraude a tous les caractères indiqués dans l'article 403 du Code pénal. L'expéditeur se fait remettre un bulletin de bagages (obligation de transport). Il emploie des manœuvres frauduleuses pour faire croire à l'existence de fausses entreprises, ou faire naître l'espérance d'un événement chimérique.

Les manœuvres employées ont pour objet et pour conséquence de persuader à la Compagnie qu'il s'agit d'une

expédition de marchandises accompagnant des voyageurs et, conséquemment, l'existence d'une fausse entreprise. Les manœuvres sont de nature à faire naître l'espérance d'un événement chimérique, puisque la Compagnie doit croire que le receveur à la gare de départ a encaissé un prix de transport de voyageurs et aura à lui en tenir compte.

Ces manœuvres ont amené la Compagnie à délivrer à l'expéditeur un reçu qui l'exonère du paiement des droits de transport pour des marchandises par lui expédiées, et qui lui sert de décharge. L'expéditeur s'est ainsi procuré un bénéfice illicite aux dépens de la Compagnie.

Le fait accompli par l'expéditeur constitue donc une escroquerie : et celui-ci a pour complices l'employé et le destinataire. (En ce sens, Trib. correct., Saint-Etienne, 13 juillet 1886 ; C. ap. Paris, 24 février 1872, L. F. v. 5.)

La seconde opinion soutient qu'il n'y a pas ici d'application possible du Code pénal, car l'un des éléments de la fraude punissable fait défaut. Le bulletin remis au prétendu voyageur indique la somme payée et non pas une somme autre que celle qui a été versée. Il n'indique pas une fausse recette d'argent : donc le troisième élément d'escroquerie n'existe pas.

L'opération de l'enregistrement donne lieu à des tentatives de fraude d'un autre genre ; le but est d'éviter la taxe d'enregistrement et la taxe des excédents de bagages. Le voyageur place à l'improviste ses colis dans le fourgon et les en retire à l'arrivée. Il n'a aucunement le droit d'agir ainsi. Il ne peut, comme cela se fait sur certaines lignes anglaises, déposer lui-même, sans payer aucun supplément de prix, ses bagages dans le wagon aménagé pour ce service.

La Compagnie a droit à une réparation civile.

Il n'y a pas de sanction pénale. Il n'y a pas lieu, faute de texte, à une décision correctionnelle.

Le tribunal correctionnel de Clermont (26 mars 1896) a jugé en sens contraire, s'appuyant sur les art. 7 d'une décision ministérielle du 4 novembre 1889, 79 de l'ord. du 15 novembre 1846, et 21, de la loi du 15 juillet 1845.

Nous n'insistons pas sur ces essais de fraude et sur leur sanction. Il était néanmoins utile de les signaler afin de permettre une appréciation générale des pertes supportées par les Compagnies en raison des violations du règlement sur l'enregistrement et des procès dispendieux à soutenir, conséquence de ces violations.

Donc, en principe, il faut avoir un billet de place pour faire transporter ses colis dans le fourgon du train que l'on veut prendre. Jusqu'à nouvel ordre il n'est pas possible d'éviter cette première formalité.

§ II. — Sur la présentation de ce billet les employés doivent procéder à l'enregistrement des bagages, et ils ont soin de marquer d'une manière indélébile le billet présenté, pour qu'il ne puisse servir à un second enregistrement. Cette dernière observation n'est pas sans importance. En voici une preuve intéressante par son actualité. La Compagnie internationale des wagons-lits opérant l'enregistrement des bagages à son agence de la place de l'Opéra, omet d'apposer un cachet constatant l'enregistrement des bagages sur les coupons des voyageurs. Ceux-ci peuvent alors faire enregistrer d'autres bagages à la gare du Nord par exemple, et profiter d'une nouvelle franchise. Cette situation vient d'être signalée aux Compagnies inté-



ressées: elles ont dû prendre des mesures pour faire cesser cet état de choses.

Nous n'avons pas à discuter la question de savoir ce qu'il faut entendre par « bagages ». La définition de ce mot appartient à l'étude générale des transports: d'ailleurs cette discussion manquerait aujourd'hui d'intérêt car les tribunaux, l'administration et les Compagnies de chemins de fer semblent d'accord.

Un voyageur peut faire transporter un objet quelconque à titre de bagages, sauf à faire les déclarations et acquitter les taxes supplémentaires s'il y en a de prescrites (lettre minist. trav. publ. 11 mai 1875. C. ap. Paris 16 nov. 1876. L. F. p. 154. v. 10. — Trib. com. Seine, affaire de la charrue, 22 septembre 1883. L. F. p. 153 v. 18: et C. d'ap. Paris, 1<sup>er</sup> février 1886. C. cas. 24 octobre 1888 S. 89. 1. 83. — P. 89. 1. 172. — D. 89. 1. 117.

Il est très important d'insister sur ce point. Actuellement aucun texte n'impose en principe au voyageur l'obligation de faire une déclaration pour ses bagages. Les voyageurs ne doivent pas être confondus avec les expéditeurs de marchandises.

Dans toute la partie des conditions générales d'application des t. g. G. V. spéciale aux voyageurs et à leurs bagages aucune déclaration n'est exigée.

Un jugement très récent du tribunal civil de Senlis méconnaît ce principe. — 6 avril 1897. Trib. civ. de Senlis. L. F. p. 115. v. 1897.

Ce que nous avons à examiner ce sont les points suivants: Quelles mentions doivent être contenues dans l'enregistrement? Les Compagnies peuvent-elles y insérer des conditions?

Tout d'abord, le registre doit indiquer les stations de départ et d'arrivée des bagages.

Il n'y a pas d'observations à faire sur l'inscription de la gare expéditrice : il n'en est pas de même pour la mention de la gare d'arrivée. L'art. 12 *in fine* T. g. G. V. est ainsi conçu :

« Cet enregistrement est accepté pour la station inscrite  
« sur le billet délivré au voyageur ; mais dans le cas où  
« la station de départ ne distribuerait pas de billets pour la  
« station définitive indiquée par le voyageur, l'enregistre-  
« ment des bagages n'en serait pas moins effectué pour cette  
« dernière station et, par conséquent, les bagages, quelle  
« que soit leur destination, ne seront soumis qu'à un seul  
« droit d'enregistrement, et à un seul droit de chargement  
« et de déchargement, lorsqu'il y a lieu toutefois de per-  
« cevoir ce dernier droit. »

Pourquoi cet article établit-il une différence entre les indications des billets de place et celle des bulletins d'enregistrement ?

Les complications du service de la remise des bulletins de place auraient été trop grandes, ainsi du moins le pensaient les rédacteurs de l'article ci-dessus, si dans toutes ses gares une même Compagnie avait été tenue de mettre à la disposition du public des billets pour toutes les stations des autres réseaux.

Le voyageur obligé de prendre un nouveau billet éprouve un certain ennui, mais cela n'a aucune autre conséquence. Au contraire pour les bagages, les voyageurs auraient dû procéder à une nouvelle reconnaissance de leurs colis, ce qui aurait entraîné des manipulations compliquées et d'ailleurs inutiles puisque la reconnaissance peut-être faite par les Compagnies seules ; elles ont pour cela tous les

éléments nécessaires. De plus les voyageurs auraient été obligés de payer la taxe d'enregistrement à chaque nouvelle opération. Les rédacteurs des conditions générales ont voulu éviter ces graves inconvénients.

Des difficultés se sont élevées sur la portée à donner à l'article 12 précité. Nous distinguerons deux hypothèses : 1<sup>o</sup> celle dans laquelle un voyageur se rend d'une station à une autre, toutes deux étant situées sur le même réseau ; 2<sup>o</sup> celle d'un voyageur circulant sur deux ou plusieurs réseaux.

Dans le premier cas, aux termes des conditions de l'article 12 T. g. G. V., la Compagnie est tenue d'enregistrer les bagages directement pour toutes les gares d'arrivée situées sur son propre réseau. Aucun doute n'est possible sur ce point. Il arrive que des Compagnies, celle de l'Ouest par exemple, refusent dans certaines gares de délivrer des billets de place pour d'autres gares déterminées de leur réseau : ce droit, elles l'ont d'après les exceptions insérées au tarif général, exceptions qui visent uniquement les billets de place et qui ne sont pas applicables, comme nous le dirons plus loin, aux bulletins de bagages. Mais une Compagnie manque à ses obligations quand elle refuse d'enregistrer les bagages directement pour une station quelconque de son réseau ; elle n'a pas le droit, sous aucun prétexte, d'exiger d'un voyageur un double droit d'enregistrement.

Les Compagnies objecteraient vainement que le texte de l'article 12 ne peut s'appliquer lorsque deux gares dépendant d'un même réseau ne sont reliées directement que par une Compagnie intermédiaire, telle que celle des chemins de fer de ceinture. Le texte des conditions du tarif général n'entre pas dans ces considérations, il dit : « Les

« bagages, quelle que soit leur destination, ne seront sou-  
« mis qu'à un seul droit d'enregistrement. » Les Compa-  
gnies doivent se conformer à cette prescription.

La question n'a jamais été soumise, croyons-nous, aux tribunaux. Elle offrirait de l'intérêt, surtout si le jugement rendu faisait droit à la réclamation. Dans ce cas, les voyageurs se trouveraient déchargés du transport des bagages à travers Paris et d'un second enregistrement.

Il s'est produit d'autres cas dans lesquels les Compagnies ont refusé d'enregistrer directement des bagages pour la gare d'arrivée, bien que cette gare fût située sur le même réseau que celle du départ. Voici dans quelles circonstances.

Des Compagnies délivrent sans difficulté, avec enregistrement direct des bagages, non seulement des billets simples, mais aussi des billets d'aller et retour valables par l'itinéraire détourné que le voyageur peut avoir revendiqué au départ.

Une circulaire ministérielle du 22 février 1896 fait observer que « d'autres Compagnies, au contraire, n'accor-  
« dent au public la faculté de passer par un itinéraire  
« allongé que dans les cas où elle est expressément indi-  
« quée au tableau de la marche des trains, par application  
« de l'article 7 des nouvelles conditions communes des  
« tarifs généraux de la G. V., en sorte que dans tous les  
« autres cas, le voyageur est tenu, soit de passer par l'itiné-  
« raire court, lors même qu'il est le moins rapide, soit de  
« prendre un billet pour une station située sur l'itinéraire  
« allongé qu'il préfère, à charge d'en prendre un second  
« en ce point pour sa destination définitive ; ce qui, d'a-  
« près les errements actuels, l'oblige en outre à *faire ré-*  
« *enregistrer* ses bagages en cours de route. » Les Com-

pagnies semblent ne pas respecter dans ce cas l'article 12 *in fine* du cahier des charges.

De nombreuses plaintes ont été provoquées par cette situation. Toutefois les Compagnies sont dans leur droit, parce que le texte précis des conditions générales stipule que la destination du bagage est celle marquée par le billet du voyageur. Il n'y a d'exception que lorsque la gare expéditrice ne délivre pas de billets pour la station où le voyageur veut faire arrêter ses bagages.

Le Ministre propose comme solution de délivrer, au prix de l'itinéraire réellement suivi, des billets simples et même des billets d'aller et retour, quand les tarifs en prévoient, avec *enregistrement direct* des bagages dans les deux cas.

Nous arrivons à la seconde hypothèse, celle dans laquelle les stations de départ et d'arrivée d'un voyageur sont situées sur deux réseaux différents.

Il y a lieu alors de se demander si les termes de l'article 12, Tarif général G. V., visent tous les transports de bagages, même ceux qui empruntent plusieurs lignes exploitées par deux ou plusieurs Compagnies différentes, et non pas seulement ceux qui sont entièrement effectués sur les voies d'une seule Compagnie.

Une première opinion admet l'interprétation étroite : il ne s'agit ici que des transports sur le réseau d'une seule Compagnie. L'article 12 des conditions d'application des tarifs généraux de G. V. n'est obligatoire que pour les relations en trafic intérieur. En effet, ces conditions d'application des sept grands réseaux ne sont pas communes, mais seulement identiques ; c'est simplement par mesure d'économie qu'elles ne sont insérées qu'une seule fois en tête du recueil Chaix. Le texte renfermant les conditions



des tarifs imposés à chaque Compagnie envers le public ne s'applique et ne peut s'appliquer qu'au réseau dont l'exploitation a été confiée à chacune d'elles. Des conventions ont pu intervenir entre des Compagnies différentes, afin d'éviter aux voyageurs parcourant certaines lignes l'ennui et les frais d'un nouvel enregistrement à chaque changement de réseau. Des Compagnies françaises se sont même entendues avec certaines Compagnies étrangères pour permettre aux voyageurs de ne pas faire réenregistrer leurs bagages au passage de la frontière. Ce ne sont là que des exceptions, la plupart des Compagnies étrangères n'admettent que le régime qui leur est propre : les Compagnies françaises ont un droit analogue d'interpréter en leur faveur les textes des conditions des tarifs généraux et de considérer que l'article 12 impose à chacune d'elles des obligations d'enregistrement seulement dans les limites de leurs réseaux respectifs.

D'après une seconde opinion, les Compagnies doivent enregistrer les bagages pour la destination définitive indiquée par le voyageur, alors même que les points de départ et d'arrivée se trouvent situés sur deux réseaux différents. Ceci ressort du rapprochement de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892, portant fixation des frais accessoires, et des articles 7 et 12 des conditions générales d'application des tarifs de G. V. communs aux sept grands réseaux. En effet, comme on l'a vu plus haut, d'une part, l'art. 12, § 2, stipule que « dans le cas où la station de « départ ne distribuerait pas de bulletin pour la station définitive indiquée par le voyageur, l'enregistrement des bagages n'en serait pas moins effectué pour cette dernière « station. »

D'autre part l'art. 7 dispose que : « Toutes les gares et

« stations de chaque réseau correspondent directement  
« les unes avec les autres pour la délivrance des billets  
« aux voyageurs. »

Le § 2 de l'art. 12 n'aurait aucune signification s'il ne s'appliquait pas au transport des bagages appartenant à des réseaux différents.

L'art. 12 parle des cas où la station de départ ne délivre pas de billets de place pour la gare d'arrivée : il est naturel de penser que cet article ne s'applique pas aux voyageurs circulant sur un seul réseau, puisque d'après l'art. 7 des tarifs généraux, sur un même réseau, chaque station distribue des billets de voyageurs pour toutes les autres stations dépendant de la même Compagnie.

En résumé dire que l'art. 12 ne s'applique qu'au réseau de la gare de départ, c'est en faire un texte absolument inutile.

Et l'on fortifie ces arguments en citant l'arrêté sur les frais accessoires, et aussi l'article 24 des conditions d'application, ainsi conçus : « Il est perçu pour l'enregistrement des bagages, articles de messagerie... un droit fixe de 0 fr. 10 par expédition ; pour les expéditions empruntant plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, ce droit sera perçu seulement à la gare expéditrice. » Aucune exception n'est indiquée en ce qui concerne les bagages pour l'application de cette dernière clause.

Cette seconde opinion, qui paraît être la plus répandue, n'est pas à l'abri de toute objection. Les Compagnies prétendent que le texte de l'art. 12 est bien effectivement devenu inutile ; ce texte n'a été maintenu que par inadvertance. Quant à l'arrêté sur les frais accessoires son texte ne pourrait modifier les conditions d'application.

La réponse est facile : quelle que soit l'origine de ces textes, il est incontestable qu'ils figurent actuellement dans les conditions d'application des tarifs généraux G. V. et il est impossible, dit-on, de ne pas tirer du rapprochement des articles la conclusion exposée plus haut, à savoir l'obligation d'enregistrer les bagages pour une station d'un autre réseau.

Mais voici une objection plus sérieuse. Pour justifier l'existence de l'article 12 et dire qu'il ne s'applique pas à tous les réseaux à la fois, mais seulement à chacun en particulier, il suffirait de montrer qu'il a été créé des exceptions à l'article 7, qu'il y a une Compagnie dont les gares et stations ne correspondent pas toujours toutes directement les unes avec les autres pour la délivrance des billets aux voyageurs. Or cette exception existe. Il y a des stations peu importantes, dénommées « haltes » qui ne délivrent des billets que pour un petit nombre de stations voisines. Il y a de plus dans les tarifs généraux, dans la note 8 de l'article 7, une exception de grande importance. La Compagnie de l'Ouest, lorsque l'itinéraire de la gare de départ à la gare d'arrivée s'établit en traversant Paris de Saint-Lazare à Montparnasse ou vice versa, ne délivre de billets directs que jusqu'à Paris. En pareil cas, l'article 12 a une réelle utilité dans les limites d'un seul réseau.

Quoi qu'il en soit, l'administration se plaçant surtout au point de vue de l'intérêt pratique, conclut actuellement au droit pour tout voyageur de faire enregistrer son bagage pour une station quelconque d'un réseau autre que celui de la gare de départ.

Les Compagnies paraissent se soumettre à la décision du Ministre des travaux publics et les dispositions à prendre afin d'assurer l'enregistrement direct des bagages

pour leur destination définitive ont été mises à l'étude. Il résultera de là, comme nous le dirons plus loin, un bien précieux avantage pour les voyageurs.

L'obligation pour les Compagnies d'enregistrer les bagages pour la destination définitive, quand le billet de place n'est délivré que pour une station intermédiaire, peut donner lieu à certaines fraudes. Des voyageurs indelicats cherchent à profiter de cette faculté pour faire enregistrer et transporter, comme bagages, des marchandises qui devraient être soumises aux tarifs de G. V. Ces voyageurs prennent des billets de place à destination d'une gare voisine où ils sont censés devoir reprendre de nouveaux billets pour une station éloignée, la première gare ne délivrant pas de billets pour la gare définitive. Les colis sont enregistrés directement comme bagages pour le point extrême du parcours, où des correspondants, munis des bulletins de bagages envoyés par la poste, viennent les réclamer. Quant aux soi-disant voyageurs ils retournent à leur point de départ, si toutefois ils ont cru devoir le quitter afin de mieux dissimuler leur manœuvre. En tout cas ils n'ont pas repris un second billet pour la station définitive où les colis sont délivrés comme bagages, en échange du bulletin obtenu au moyen d'une fausse déclaration à la gare de départ.

L'art. 44 du cahier des charges concède à chaque voyageur la gratuité du transport de 30 kilogs de bagages. Moyennant le prix très minime de leur billet de place, les négociants ou industriels auront ainsi expédié des colis à de grandes distances, ce qui leur eût coûté fort cher si les tarifs de grande vitesse eussent été appliqués.

Et ils auraient dû être appliqués, cela ne fait aucun doute, dès l'instant où les bagages ont cessé d'accompagner

un voyageur. C'est le caractère essentiel des bagages d'être liés au sort de leur propriétaire, de voyager en même temps que lui. Un colis sans son maître n'est point un bagage, mais un colis de messagerie, et son transport doit être payé en conséquence.

Lorsque cette fraude est découverte, la Compagnie peut, ce semble, intenter une action pour escroquerie. Les accusés ont employé des manœuvres frauduleuses pour faire naître l'espérance d'un succès, à savoir le prix d'un billet de place sur le parcours entier des bagages. Grâce à ces manœuvres ils se sont fait remettre un bulletin de bagages qui vaut quittance du prix du transport total ; ils ont ainsi escroqué ou tenté d'escroquer partie de la fortune d'autrui, à savoir la somme d'argent nécessaire pour payer les frais du transport depuis la gare intermédiaire jusqu'au point extrême du parcours indiqué.

Mais la fraude est difficile à constater et il vaudrait mieux la rendre impossible en apportant quelques modifications aux conditions générales des tarifs.

Plusieurs systèmes sont proposés. L'art. 12 des conditions des tarifs généraux G. V. pourrait être supprimé. L'art. 44 du cahier des charges serait alors respecté. L'enregistrement ne pourrait avoir lieu que pour la gare d'arrivée indiquée par le billet de place. Les voyageurs seuls bénéficieraient du transport gratuit de 30 kilogs. Mais alors les voyageurs pourraient être obligés de faire réenregistrer plusieurs fois leurs bagages dans un seul parcours ce qui entraîne toujours des frais, des ennuis, des pertes de temps.

Un autre procédé semble beaucoup plus acceptable. L'art. 12 serait supprimé, mais tout voyageur, qui dans une gare de transit ou de bifurcation aurait un billet à



reprendre, aurait droit de faire réenregistrer ses bagages sur la seule présentation de son bulletin de bagages joint au nouveau billet de place et sans payer à nouveau la taxe d'enregistrement.

La question a été soumise au Comité consultatif des chemins de fer, en février 1897. Diverses combinaisons proposées ont été écartées ; il serait inutile de les rappeler ici. Une seule solution est apparue au rapporteur comme pratique : à savoir la délivrance de billets directs pour la destination définitive, quel que soit le nombre des réseaux empruntés. Tel est l'avantage auquel nous faisons allusion tout à l'heure. La mise en application de ce système offrant des difficultés, les Compagnies ont dû être invitées à formuler des propositions dans le sens indiqué par le rapporteur.

Cette innovation dans le service de distribution des billets, conséquence des mesures à prendre pour éviter les fraudes dans l'enregistrement des bagages, sera certainement fort appréciée des voyageurs.

Les Compagnies y verront probablement une source d'embarras plus grands encore que ceux dont elles se plaignent actuellement, comme étant le résultat d'une utilisation peu loyale de l'art. 12 des tarifs généraux G. V. par un nombre de voyageurs assez restreint. Aussi les intéressés doivent émettre le vœu que les Compagnies soient pressées par le Ministre de se hâter dans la remise de leurs propositions afin de mettre un terme à toutes les difficultés soulevées par l'interprétation de l'art. 12.

Il nous reste une dernière observation à présenter sur l'acceptation par les Compagnies de l'enregistrement des colis pour une station autre que celle indiquée sur le billet de place.

Un voyageur peut avoir le désir de faire enregistrer ses bagages pour une gare moins éloignée que celle inscrite sur son ticket.

Actuellement en France, ce mode d'enregistrement n'est pas autorisé. Les Compagnies ont droit d'exiger qu'il soit fait pour le point extrême du parcours du voyageur. Peut-être veulent-elles s'assurer ainsi que les bagages transportés sont des effets personnels à l'usage du voyageur et ne sont point transportés pour le compte d'un tiers.

Sur les chemins de fer de l'Etat Belge, nous l'avons dit plus haut, les voyageurs ont le droit de faire enregistrer les bagages pour une station autre que celle où ils s'arrêtent. Il y aurait là une amélioration à apporter en France au service de l'enregistrement. L'attention du Ministre a été appelée sur ce point et il a invité les Compagnies à examiner la question. (Circulaire, 27 octobre 1894.)

En réponse, il a été affirmé que les Compagnies ne faisaient aucune difficulté pour enregistrer les bagages pour une station intermédiaire du parcours total du voyageur. Cette affirmation n'est pas en concordance avec les faits.

Il serait d'ailleurs facile de prévenir toute difficulté entre les Compagnies et les voyageurs en précisant dans les conditions générales d'application le droit de ces derniers à l'enregistrement des bagages pour une station en deçà de la gare d'arrivée.

Cette faculté ne peut d'ailleurs aucunement gêner le service des Compagnies.

Le droit de faire enregistrer et transporter des colis comme bagages sans prendre de billets, lorsqu'il sera définitivement créé, ne serait pas une solution suffisante dans

le cas présent, car il priverait les voyageurs du bénéfice de la franchise des trente kilogs.

Nous avons ainsi terminé ce qu'il y avait à dire sur la mention de la gare d'arrivée.

Une étiquette portant le nom de cette gare et le numéro d'ordre correspondant à celui inscrit sur le registre d'enregistrement est collée sur chaque colis. De plus on écrit sur le registre la somme perçue, le poids total des bagages constaté par la Compagnie, ainsi que le nombre des colis et le nombre des places de voyageurs.

Plusieurs personnes faisant partie d'une même famille, ou d'une même réunion ou société, accomplissant ensemble un même trajet, peuvent réunir leurs bagages dans une commune déclaration pour l'enregistrement.

« Cette réunion se justifie, dit la Cour de cassation, « 46 décembre 1882, comme application et exercice du « droit individuel de chaque voyageur sur partie des « bagages ainsi déclarés et qui restent leur propriété ou à « leur disposition pour le moment de l'arrivée. »

Plusieurs voyageurs étrangers les uns aux autres ayant des bagages à même destination pourraient-ils les joindre de telle sorte qu'ils n'eussent qu'un seul droit d'enregistrement à payer? Non, les Compagnies de chemins de fer consentent à cette réunion de bagages considérés comme appartenant en commun à la famille ou à la société et n'ayant aucun caractère personnel, mais elles refusent d'étendre à des voyageurs quelconques la liberté de réunir des bagages pour l'enregistrement. (Poitiers, 26 janvier 1883, Rennes, 22 avril 1868, Caen, 25 janvier 1865, Colmar, 27 septembre 1864. Art. 9 du tarif général G. V. Thèse Féolde, page 367).

Ce sera une question de fait de savoir si les diverses

personnes qui font enregistrer ensemble leurs bagages forment vraiment une société, ou si des voyageurs étrangers les uns aux autres ne se réunissent que dans le but d'éviter le paiement de plusieurs taxes d'enregistrement et aussi le paiement d'un excédent de bagages.

Cette tentative d'utilisation ou cette utilisation à leur profit par des voyageurs des billets d'autres voyageurs, pour éviter des frais d'enregistrement, tombent-elles sous l'application d'une loi pénale?

Au cas où l'opération aurait été consommée, le voyageur aurait commis une contravention à la police des chemins de fer. Mais la simple tentative de contravention n'est pas atteinte par la loi. Tel est le sens dans lequel a été rendu un jugement du tribunal correctionnel de Lorient, 6 mars 1868.

Et d'après la cour de Rennes, (22 avril 1868, S. 68. 2. 101. P. 68. 468. D. 68. 2. 161), la contravention serait accomplie dès que les bagages et les billets ont été présentés aux agents chargés de l'enregistrement.

Quant aux voyageurs complaisants qui ont prêté leurs billets, ils se sont rendus complices de la contravention ou mieux du délit-contravention, alors que voyageant pour leur propre compte, ils ont intentionnellement et en connaissance de cause groupé leurs bagages avec ceux du prévenu afin d'éviter le paiement de plusieurs taxes d'enregistrement. Trib. cor. Compiègne, 18 décembre 1877; *J. le Droit*, 18 janvier 1878. L. F. v. 11, p. 158.

Les tribunaux admettent presque tous que le fait de la réunion des bagages par des voyageurs étrangers les uns aux autres, pour l'enregistrement, constitue une contravention passible des peines portées par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845. Dans tous les procès la question de l'en-

enregistrement est surtout envisagée au point de vue de la perception de la taxe pour excédents de bagages. (Trib. correct., Mont-de-Marsan, 27 décembre 1865 ; Trib. correct., Aix, 5 juin 1866, D. 61, 3, 87 ; Trib. correct., Confolens, 19 avril 1877, D. 78, 3, 104 ; Trib. correct., Compiègne, 18 décembre 1877, LF, v. 41, p. 158 ; trib. correct., Niort, 9 octobre 1880 ; L. F., p. 100, v. 44 ; C. d'ap., Poitiers, 26 janvier 1883, L. F., p. 29, v. 46 ; C. cas., 16 décembre 1882, L. F., p. 283, v. 45, S. 83, 1, 433. On est aujourd'hui d'accord pour reconnaître qu'il n'y a pas d'escroquerie.

Une opinion très forte s'élève contre la jurisprudence et repousse même l'idée de contravention. Le fait de la réunion des bagages, quelque entaché d'intention frauduleuse qu'on le suppose, ne tombe sous l'application d'aucune loi pénale. Cela peut devenir une infraction à l'article 44, § 1 du cahier des charges : « Tout voyageur dont le bagage ne pèsera « pas plus de 30 kilogs, n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place », lorsque le groupement est opéré non seulement pour éviter plusieurs taxes d'enregistrement, mais encore pour éviter le paiement d'un excédent de bagages.

La jurisprudence considère à tort que cette infraction est une contravention réprimée par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, conformément à l'article 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Rappelons sommairement la réfutation déjà exposée de cette doctrine de la répression correctionnelle appliquée aux règles de l'exploitation commerciale des chemins de fer. Aux termes de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845,



« Toute contravention aux ordonnances portant règlement  
« d'administration publique sur la police, la sûreté et l'ex-  
« ploitation des chemins de fer et aux arrêtés pris par les  
« préfets sous l'approbation du Ministre des Travaux  
« publics pour l'exécution desdites ordonnances, sera  
« punie d'une amende de 16 à 3.000 francs. En cas de  
« récidive... », etc.

Cet article 21 vise les règlements d'administration publique en ce qui concerne la police et l'exploitation technique, et non en ce qui concerne l'exploitation commerciale.

Donc, faute de texte, le groupement des bagages pour l'enregistrement ne peut constituer une contravention. C'est aux tribunaux civils et non pas aux tribunaux correctionnels d'intervenir pour décider, au cas de contestation, si des voyageurs sont en relations assez intimes pour pouvoir réunir leurs colis ou si la Compagnie doit bénéficier d'un enregistrement par voyageur, et, s'il y a lieu, des taxes pour excédents de bagages.

Une action civile pouvant seule être admise contre le voyageur qui a emprunté le billet, à plus forte raison il en sera de même contre celui qui a prêté le billet.

Il est de principe en droit pénal qu'une peine ne peut être appliquée aux auteurs d'un fait qui n'est défendu par aucune loi ; les tribunaux n'ont pas reçu la mission, réservée au législateur, de combler les lacunes que l'expérience fait découvrir dans les lois, même si le silence des textes assure l'impunité aux auteurs et complices de certains faits abusifs.

Une dernière opinion voudrait donner entière liberté de réunion des bagages pour la formalité de l'enregistrement.

L'exception accordée par la tolérance des Compagnies aux membres d'une même famille ou société devrait être considérée comme la règle commune à tous les voyageurs.

L'usage actuel des compagnies fournit un argument contre la personnalité du billet.

On ne saurait, dit-on, soutenir que la Compagnie en délivrant un billet à un voyageur contracte *intuitu personæ* : le billet n'est pas personnel et par suite les droits qu'il confère peuvent, en l'absence de toute clause prohibitive, être cédés à titre onéreux aussi bien que tous les droits qui sont dans le commerce, conformément aux dispositions de l'article 1598 du Code civil. Rien ne s'oppose à ce qu'ils puissent être cédés à titre gratuit. Puisque les Compagnies admettent la cession gratuite et partielle pour l'enregistrement lorsque les personnes voyageant ensemble sont unies soit par des liens de famille, soit par des relations d'amitié ou toutes autres, elles ne sont aucunement fondées à voir dans cette cession une contravention par ce seul motif que les voyageurs entre lesquels elle a lieu ne justifient pas de pareilles relations. Les contraventions en cette matière sont presque insaisissables ; la distinction entre voyageurs ayant une communauté d'intérêts et ceux qui ne forment pas une association est presque impossible à faire, en tout cas elle laisse une trop grande place à l'arbitraire. Des questions aussi difficiles à apprécier ne peuvent être étudiées suffisamment dans les instants si courts consacrés à l'enregistrement.

Mieux vaudrait la liberté du groupage pour l'enregistrement plutôt qu'une règle qui est difficile à justifier et qui laisse trop de place à la fraude difficile à surprendre, et à l'arbitraire dans l'appréciation des relations de parenté ou d'amitié entre les voyageurs. (Trib. com.

Vendôme, 31 mai 1878, L. F., p. 459, vol. 11, L. F. Code annoté, p. 692. C. d'ap. Bordeaux, 25 août 1881, L. F., p. 281, vol. 15; S. 81. 2. 192; P. 81. 1. 976.

Assurément, il serait plus agréable pour les voyageurs isolés, de pouvoir présenter leurs billets comme se rapportant à des personnes unies pour faire un voyage en commun, et par suite de ne payer qu'une seule fois la taxe d'enregistrement, mais les Compagnies de chemins de fer y perdraient. Les bagages sont personnels, celui qui voyage sans bagages ne peut céder à un autre la franchise à laquelle il a droit. Par tolérance, la réunion des billets est permise par les Compagnies pour une famille ou une société; le motif est alors que les objets sont souvent communs ou confondus dans les divers colis. C'est ce qu'on peut appeler une question limite, il y a des cas d'espèce dans lesquels les Compagnies ne veulent pas user de leur droit avec une extrême rigueur, mais le principe est sauvegardé.

Nous nous sommes occupés, dans tout ce que nous venons de dire, de l'enregistrement opéré collectivement pour les colis de plusieurs voyageurs. Il y a une hypothèse très voisine à propos de laquelle tous les arguments précités ont été employés. Nous voulons parler des cas où un voyageur, ordinairement un abonné du chemin de fer, groupe une certaine quantité de petits colis appartenant à des tiers et les transporte comme bagages. La jurisprudence réprime correctionnellement cette infraction. (Trib. correct. Nevers L. F., p. 69. v. 18). — Une opinion contraire soutient que les employés du chemin de fer n'ont pas un droit d'investigation. (Trib. com. Carcassonne, 4 juillet 1889. L. F., p. 108, vol. 24.) Le droit du voyageur pourvu d'un billet de place à la franchise de transport et

à l'enregistrement de trente kilog. existe par le seul fait de la possession d'un colis ou d'un bagage quelconque, ce voyageur n'étant tenu à aucune justification quant à la propriété de ce bagage et des effets ou objets qui y sont contenus.

Admettre le contraire, dit cette seconde opinion, serait créer au profit des Compagnies un droit d'investigation et de contrôle qui n'est écrit nulle part dans les lois et règlements spéciaux sur la matière.

§ III. — Lorsque l'inscription sur le registre est faite, un bulletin, portant la copie des mentions de l'enregistrement, est remis au voyageur.

Les Compagnies peuvent-elles introduire dans le bulletin des mentions autres que celles déjà énumérées ? Peuvent-elles, en particulier, imposer certaines conditions aux voyageurs pour le transport des bagages, limiter leur responsabilité ?

Cette question offre un intérêt d'actualité.

Le transport des bicyclettes comme bagages a pris depuis quelques années une importance réelle, qui, à raison du développement continu de ce genre de locomotion, est appelée à augmenter encore. Les Compagnies de chemins de fer ont dès l'origine transporté les bicyclettes en leur faisant application des conditions des tarifs généraux (art. 8 G. V. relatif à la gratuité du transport des 30 kilogs de bagages pour voyageurs). Les bicyclettes ne pouvant supporter les chocs violents, trop souvent subis par les colis ordinaires, les Compagnies ont cherché à atténuer leur responsabilité à l'aide de certaines réserves dont la formule a varié suivant les réseaux : la plus répandue a

été la clause de « non garantie » inscrite sur le bulletin de bagages.

Le public a protesté. Les tribunaux ont rendu un grand nombre de jugements. Le Ministre des travaux publics, par dépêche ministérielle du 18 octobre 1896, a fait mettre la question à l'étude.

Deux opinions bien tranchées se trouvent en présence. La première soutient que les Compagnies ont droit, au cas où elles enregistrent des objets plus ou moins délicats, d'insérer la mention « sans garantie » au verso du bulletin de bagages remis au voyageur.

Suivant plusieurs jurisconsultes, cette clause a pour effet d'exclure la responsabilité des Compagnies relativement aux avaries et aux pertes des bagages, sauf, bien entendu, au cas de fraude ou de faute lourde.

Cette opinion s'appuie sur cette idée que la loi, pour donner au commerce une plus grande sécurité, permet, dans l'intérêt général, de déroger au droit commun.

« Du reste, disent MM. Lyon-Caen et Renault (3<sup>e</sup> Vol. « Drt. Com.), ne conclut-on pas tous les jours un grand « nombre de contrats qui ont pour conséquences de « décharger des personnes de la responsabilité de leurs « fautes dans les limites indiquées plus haut ? Dans les « assurances contre les incendies, l'assureur est garanti « envers l'assuré des pertes et dommages causés par les « fautes de l'assuré, aussi bien que par des cas fortuits « ou de force majeure. On a même pu dire que les assu- « rances contre l'incendie seraient beaucoup moins nom- « breuses, si les assurances ne couvraient pas les fautes « de l'assuré qui le plus souvent occasionnent les « incendies.

« Il est vrai que l'assurance suppose, à la différence des



« clauses de non responsabilité, l'intervention d'un tiers, « de l'assureur. Mais qu'importe, le résultat est toujours « le même. En présence de ces principes, on ne saurait « déclarer nulles les clauses de non-responsabilité du « voiturier. »

Il ne nous paraît pas possible d'appliquer en matière de transport de bagages par chemins de fer l'argument tiré de ce qui se passe en matière d'assurances.

La loi permet de déroger aux principes du droit commun et cela dans l'intérêt général. Ce point de départ est indiscutable. Mais le point délicat consiste à préciser, dans chaque cas, de quel côté se trouve l'intérêt général? Lorsqu'il s'agit de sociétés d'assurances, la loi permet aux assurés de se mettre à l'abri des risques et de dégager leur responsabilité en cas de faute, ici les assurés représentent l'intérêt général.

Lorsqu'il s'agit des Compagnies de chemins de fer l'intérêt général est du côté du public. Les chemins de fer existent pour le public et non pas le public pour les Compagnies de chemins de fer, la dérogation au droit commun devra donc être en faveur des voyageurs.

Or ce n'est pas cela qu'on propose puisqu'on veut reconnaître au contraire aux compagnies de chemins de fer le droit de se décharger de leur responsabilité aux dépens des voyageurs et expéditeurs. Ce serait aller contre l'intérêt général que d'autoriser l'insertion des clauses de non garantie sur les bulletins de bagages.

Et ainsi le principe de l'intérêt général entraînant des dérogations au droit commun conduit à des solutions différentes, selon qu'il s'agit d'opérations d'assurances ou d'opérations de transport. Il n'est pas possible de tirer argument de ce qui se passe dans les assurances pour per-

mettre aux Compagnies de chemins de fer d'insérer des clauses de non responsabilité.

MM. Lyon-Caen et Renault disent encore en faveur de la première opinion : « Mais lorsque l'on admet la validité  
« soit des clauses restrictives, soit des clauses exclusives  
« de la responsabilité pour le transport des marchandises,  
« on peut se demander si la même solution est exacte pour  
« le transport des bagages ?

« La question doit être résolue affirmativement, quand  
« le voyageur a choisi le transport avec responsabilité  
« limitée ou avec exclusion de responsabilité, alors qu'il  
« avait la faculté de préférer un tarif sans aucune clause  
« de ce genre ; l'existence d'une convention libre n'est pas  
« alors niable. Mais on a soutenu que les clauses de ce  
« genre sont nulles faute de consentement libre, lorsque  
« les clauses exceptionnelles dont il s'agit sont imprimées  
« sur le bulletin remis au voyageur qui n'a pas été mis à  
« même d'opter pour un transport avec responsabilité  
« pleine. Nous ne saurions nous ranger à cette opinion.  
« De deux choses l'une, ou les clauses dont il s'agit sont  
« nulles en elles-mêmes, il n'y a pas à s'occuper de ce  
« qu'elles sont imprimées sur le bulletin de bagages. Si la  
« validité en est, comme nous croyons qu'elle doit l'être,  
« en principe, reconnue, cette circonstance ne peut  
« empêcher qu'elles ne soient efficacement invoquées.  
« C'est au voyageur à prendre connaissance des clauses  
« imprimées ; s'il ne l'a pas fait, il ne saurait se prévaloir  
« de sa négligence. »

Cette théorie ne reçoit pas actuellement d'application sur les chemins de fer français, comme nous le dirons tout à l'heure, après avoir fait un exposé détaillé des prétentions des Compagnies de chemins de fer.

Les Compagnies formulent sur les bulletins de bagages la réserve générale de non garantie pour se décharger de la responsabilité spéciale du voiturier qui eût pesé sur elles aux termes des articles 98 et 103 du Code de commerce. Elles restent toujours tenues de la responsabilité de droit commun établie par les articles 1382 et suivants du Code civil, mais elles veulent ne pas être *de plein droit* tenues des avaries, et mettre la preuve de la cause génératrice du préjudice à la charge du demandeur. Tel est en effet le sens donné par la jurisprudence à la clause de non garantie au cas de transport de marchandises.

Pour justifier la clause « sans garantie » les Compagnies font valoir les motifs suivants.

Aux termes de l'art. 46 des dispositions générales des tarifs généraux de G. V. : « Les Compagnies ne sont pas « tenues d'accepter non emballées les marchandises que « le commerce est dans l'usage d'emballer. »

Or, en ce qui concerne les bicyclettes, et plus généralement les objets délicats, qu'il s'agisse d'expéditions par grande ou petite vitesse, le commerce remet toujours les objets emballés. En présence de cet usage constant et par application de l'article 46 qui ne distingue pas entre les bagages et les messageries, les Compagnies auraient le droit de refuser les bicyclettes et autres objets délicats présentés non emballés ou sous un emballage défectueux à l'enregistrement des bagages.

Dans l'intérêt du public, les Compagnies n'ont jamais usé de cette faculté, mais, tout au moins, doit-on leur reconnaître le droit de se prémunir, dans la mesure du possible, contre les éventualités du transport à découvert. Elles peuvent limiter leur responsabilité si elles

consentent à transporter ce qu'elles étaient en droit de refuser d'enregistrer.

Ce n'est pas induire le public en erreur que de bien établir vis-à-vis de lui les conditions spéciales du transport : il ne peut y avoir là, même en apparence, aucune atteinte aux droits des voyageurs auxquels il appartient d'intenter une action, en cas d'avarie, lorsque la responsabilité du transporteur se trouve engagée.

Le bulletin de bagages avec la mention « sans garantie » a été remis au voyageur et volontairement reçu par lui. Ce bulletin considéré comme un titre contre la Compagnie, titre qui ne peut être arbitrairement scindé par son bénéficiaire, la Compagnie a le droit de l'opposer à celui-ci avec toutes ses clauses et modalités.

En conséquence la Compagnie peut limiter ses obligations à la responsabilité de droit commun établie par les articles 1382 et s. du C. civ.

En ce sens : 25 novembre 1895, Trib. corr. Bergerac.  
— 12 août 1896, Trib. Figeac.

Voici les arguments de l'opinion adverse : elle conclut à l'inapplication de l'article 46 des t. g. G. V. aux bagages, à l'impossibilité pour le public de consentir une limitation à la responsabilité de la Compagnie et par conséquent à la suppression de la clause de non garantie.

Tout d'abord les clauses de non responsabilité sont nulles lorsqu'elles sont écrites sur le bulletin remis aux voyageurs, parce que ceux-ci ne sont pas à même d'opter pour un transport avec responsabilité pleine de la Compagnie. Les voyageurs en France n'ont jamais le choix de plusieurs tarifs pour le transport des bagages. Il y a un seul tarif général homologué par le Ministre et les Compagnies ne peuvent y apporter aucune dérogation.

Dans le cas de transport des marchandises il en est autrement : il y a souvent plusieurs tarifs laissés au choix de l'expéditeur, de là résultent des conséquences qu'il est impossible d'admettre pour les transports des bagages. Il n'y a qu'un seul tarif, donc pas de choix possible, donc tout argument tiré du choix des tarifs pour soutenir la légitimité d'une clause de non responsabilité est sans valeur.

De plus, en droit, l'application de l'article 46 aux bagages n'est pas possible.

D'une façon générale, les marchandises et les bagages sont régis par des tarifs et soumis à des conditions de transport tout différents.

En effet si l'on se reporte au texte des conditions d'application t.g. G. V. on voit que nulle part les marchandises et les bagages ne sont confondus.

Ainsi, dans l'article 42 relatif aux fractions de poids, il a paru nécessaire aux rédacteurs d'ajouter la mention des bagages aux articles de messagerie, marchandises et denrées. Si, sous le nom de marchandises on devait comprendre les bagages, c'était bien le cas de supprimer le mot bagages de l'énumération, car dans l'article 42 aucune contestation n'était possible.

Cette observation a une grande portée. Nous aurons à y revenir à l'occasion du dépôt des objets précieux dans les salles de consigne.

Donc les conditions d'application ne donnent nulle part aux Compagnies le droit d'imposer aux voyageurs des conditions restrictives à l'obligation de transporter les bagages. Le cahier des charges n'accorde pas plus aux Compagnies le droit qu'elles revendiquent. Toute réserve insérée sur le bulletin est arbitraire, donc nulle et non avenue.



Les Compagnies de chemins de fer sont investies d'un monopole. La suppression de toute espèce de concurrence ouvrirait la porte à tous les abus si les avantages créés par ce monopole n'étaient contrebalancés par l'intervention des pouvoirs publics. Cette intervention a lieu dans les décrets ministériels qui imposent spécialement aux Compagnies l'obligation de traiter tous les expéditeurs et voyageurs sur le même pied d'égalité. Les décrets ont force de loi pour ou contre les Compagnies concessionnaires, et il n'est en aucune façon permis d'y déroger par des conventions particulières ou tacites ou expressees, par exemple en inscrivant la clause « sans garantie » sur le bulletin des bagages.

Le voyageur en acceptant son bulletin a pu ne pas voir la mention « sans garantie ». Cette acceptation ne prouve nullement son consentement au contrat. Si une décharge de garantie restreinte au cas de vice propre ou d'emballage défectueux et contenant une indication précise de la cause d'avarie était donnée expressément par l'expéditeur, on pourrait peut-être admettre en bonne justice, comme l'ont fait certains tribunaux, que c'est alors au propriétaire des bagages de prouver la faute de la Compagnie. En tout cas un doute serait permis.

Mais il n'existe rien de semblable dans l'insertion, faite sur un bulletin par l'employé chargé de l'enregistrement des bagages, des mots « sans garantie ». Cela ne peut équivaloir à une décharge donnée au départ par l'expéditeur.

D'ailleurs, c'est le Ministre des Travaux publics, représentant la collectivité des intérêts particuliers, et non pas le voyageur, qui peut traiter avec les Compagnies et fixer les conditions des frais accessoires.

Cette responsabilité imposée aux Compagnies n'est pas exagérée. Si les prétentions du voyageur étaient excès-

sives, les tribunaux sauraient les réduire à une juste mesure.

Les tribunaux, en grande majorité, admettent cette manière de voir. Spécialement pour les bicyclettes, dans une série de jugements, ils ont condamné les Compagnies à payer des indemnités pour des détériorations survenues en cours de route à ces instruments. Ils ont établi que les bicyclettes sont très fréquemment transportées non emballées sans qu'il se produise d'accident; que ces machines présentent par elles-mêmes une résistance suffisante pour que le transport puisse s'effectuer sans avarie; qu'on ne saurait dès lors invoquer l'art. 103 du Code de commerce, ni arguer dans l'espèce « du vice propre de la chose »; que d'ailleurs la clause de non garantie inscrite sur le bulletin de bagages ne saurait faire obstacle à ce que la responsabilité du transporteur soit engagée, du moment où il n'a pas donné les soins suffisants au transport de l'objet qui lui était confié. (7 juil. 1894, Trib. com., Nantes; 29 sept. 1894, Trib. civ. de Dakar; 4 décembre 1894, Dijon; 12 juil. 1895, Perpignan; 22 nov. 1895, Bernay; 25 nov. 1895, Bayeux; 15 juil. 1896, Paris.)

L'opinion de l'administration supérieure est fixée dans le même sens que celle de la majorité des tribunaux et le Comité consultatif, sur un rapport en date du 29 juillet 1896, a conclu qu'il y avait lieu d'inviter les Compagnies : 1<sup>o</sup> à supprimer la mention « sans garantie pour défaut d'emballage » et 2<sup>o</sup> à poursuivre des études en vue d'améliorer les moyens de transport des bicyclettes, sans admettre le principe d'un relèvement spécial des taxes qui ne serait ni juste, ni légal.

Le Comité ne faisait en cela que confirmer les prescriptions d'une dépêche ministérielle du 17 mai 1881. Aux

termes de celle-ci, les bulletins de bagages ne doivent contenir « que les indications d'usage concernant le « nombre des places de voyageurs, le poids et le nombre « des colis, et la somme perçue. Toute autre mention qui « du reste serait sans valeur devant la justice, est de « nature à induire le public en erreur en paraissant attribuer à une Compagnie des droits qu'elle n'a pas. » (Voir 1897, *Journal des transports*, page 249, lett. min., 6 avril 1897). La prétention des Compagnies semble donc aujourd'hui définitivement condamnée; elles ne pourront plus, à l'avenir, inscrire sur le bulletin de bagages des clauses telles que celle de la non garantie.

Les Compagnies auxquelles on refuse ainsi l'acceptation sous condition ont-elles au moins le droit de visiter les bagages ou d'exiger une déclaration de leur contenu, afin de savoir si elles doivent consentir à l'enregistrement ?

Il suffit au voyageur de présenter ses colis pour que la Compagnie puisse les peser et les compter. Il n'a pas l'obligation de déclarer la nature, le contenu de ses bagages. (C. cass. 4 mars 1874). Aucun texte, aucun article du cahier des charges d'une concession de chemins de fer ne l'oblige à indiquer ce que renferment les caisses qui l'accompagnent, et à acquitter une taxe spéciale proportionnelle à la valeur de ses bagages. La jurisprudence nous paraît être constante en ce sens. (24 avril 1875, Trib. com., Alais; 10 décembre 1873, C. cass., L. F., p. 37, v. 7.)

D'ailleurs, il est certain que par le peu de temps accordé aux voyageurs dans les différentes gares de chemins de fer pour prendre leurs billets et faire enregistrer les bagages qui les accompagnent, les Compagnies elles-mêmes mettent ces derniers dans l'impossibilité de faire des déclarations détaillées.

Cette règle souffrait autrefois exception dans le cas de transport de matières précieuses, de boissons et autres marchandises soumises à des règles de police. Par un arrêt de la Cour de cassation, 1<sup>er</sup> juillet 1876, L. F. 1876, p. 78, la chambre criminelle reconnaît, à propos du transport illicite de boissons, le droit pour une Compagnie de vérifier le contenu des bagages d'un voyageur. Des clauses spéciales du cahier des charges soumettaient ces bagages à une taxe particulière proportionnelle à leur valeur, ancien art. 49, t.g. G. V., on imposait au voyageur l'obligation de déclarer le contenu. Il appartenait à l'autorité judiciaire dans chaque espèce de dire quels étaient les objets qui pouvaient rentrer dans la qualification des bagages soumis à la déclaration, (C. cass. 4 mars 1874, L. F., p. 403, v. 7). Les voyageurs agissaient prudemment lors de l'enregistrement en déclarant les valeurs renfermées dans les bagages, quelle que fût leur nature, billets de banque, pièces de monnaie, etc... Les valeurs, finances et objets d'art étaient l'objet d'une taxe spéciale, il eût été peu sage de chercher à l'éviter. On s'exposait, en cas de perte des bagages, à ne pas obtenir des dommages-intérêts suffisants pour réparer le préjudice. C'était aux tribunaux d'apprécier l'imprudence ; ils jugeaient qu'elle était évidente, on ne devait point placer dans les colis des objets précieux que leur peu de volume permet en général de porter sur soi ; ils ne reconnaissaient aucun droit à des dommages-intérêts de ce chef.

En ce sens : 27 mai 1868, Trib. civ., Douai ; 28 décembre 1868, Trib. com., Chartres.

D'autre part les Compagnies devaient exercer une active surveillance sur les colis qu'on leur remettait et sur la nature de leur contenu, car il avait été jugé que, lorsque

la forme d'une caisse indiquait quelles étaient les marchandises transportées, la Compagnie était mal fondée à exciper de l'art. 1150 du C. civil, pour se dégager de tout ou partie de la responsabilité lui incombant au cas de perte.

Les Compagnies étaient aussi responsables vis-à-vis du fisc lorsque l'expéditeur ne pouvait être retrouvé et qu'une contravention fiscale avait été commise.

Depuis la rédaction des conditions générales d'application des t. g. G. V. communs à toutes les grandes Compagnies, toute cette théorie de la déclaration du contenu des bagages a été renversée et la jurisprudence doit se modifier. La volonté des rédacteurs a été de soustraire les voyageurs à l'obligation de déclarer le contenu de leurs colis. Le Ministre des Finances ne peut émettre des prétentions contradictoires à celles du Ministre des Travaux publics, car le fisc a de son côté toute satisfaction puisque les bagages des voyageurs ne peuvent être remis à ceux-ci qu'en présence des employés de la douane ou de l'octroi s'il y a lieu. Le transport des finances, valeurs et objets d'art en qualité de bagages avec déclaration spéciale n'a pas été prévu. Les textes ne prévoient leur enregistrement après déclaration de valeur qu'au cas d'expédition comme colis de G. V. art. 16, t. g. G. V.

§ IV. — Souvent, au départ, les bagages sont confiés à un omnibus. Le conducteur les place à la gare sur la banquette où sont déposés les colis des voyageurs en attendant l'enregistrement. Les agents de la Compagnie sont-ils tenus de surveiller ces colis?

Une opinion voit là un *dépôt nécessaire* et dès lors, la Compagnie, en vertu des termes de l'art. 1782, C. civ.,



est responsable du détournement ou de la perte des colis.

Le propriétaire des colis n'est pas obligé d'être présent lors de leur remise dans la salle de la gare. Le conducteur de l'omnibus ne peut abandonner longtemps sa voiture. (En ce sens, trib. com. de Besançon, 12 juin 1869. L.F. p. 30, v. 3. — Cour d'Aix, 11 mars 1871.)

D'autres pensent qu'il n'y a point là un dépôt nécessaire. Le placement d'un colis sur un comptoir de la salle d'enregistrement n'est même pas un dépôt. C'est au voyageur de prendre ses dispositions pour que ses colis ne soient point volés avant que la Compagnie les ait enregistrés ou tout au moins acceptés. Il semble en effet difficile de rendre la Compagnie responsable de la perte des colis qui ont été déposés dans un endroit quelconque de la salle des bagages, puis abandonnés sans surveillance et sans avertissement préalable donné aux employés de la Compagnie.

Il peut se faire que des bagages aient été déposés dans l'enceinte réservée au pesage. Là ils sont avariés avant d'avoir été enregistrés.

Les Compagnies refusent d'indemniser l'expéditeur lorsque le dommage a été causé par une personne étrangère aux chemins de fer, sous le prétexte qu'elles n'ont pas encore pris charge des colis. Elles ne peuvent, disent-elles, répondre des dommages causés par un voyageur maladroit à un colis voisin dans l'enceinte du pesage dont l'accès est interdit au public, il est vrai, mais où on laisse cependant circuler librement les voyageurs qui ont des bagages à y déposer.

On peut répondre aux Compagnies que si les colis ont été déposés dans l'enceinte réservée par la Compagnie et

interdite au public, l'expéditeur n'a plus la faculté d'y veiller lui-même. La Compagnie a pris charge des bagages en les laissant déposer dans l'enceinte interdite et elle est responsable à l'égard des tiers des accidents qui y arrivent non seulement par la faute de ses agents, mais encore par la faute de ceux qu'elle y laisse indûment pénétrer. (Trib. de com. Nantes, 17 mars 1894).

La délivrance des bulletins exige certaines formalités et, par suite, un certain temps. Elle oblige les voyageurs à faire des démarches en perdant de vue leurs colis déposés au bureau de l'enregistrement. La prise en charge par la Compagnie de ces colis commence aussitôt qu'elle en reçoit le dépôt ; en effet, dès ce moment même, le voyageur prendrait son bulletin de bagages s'il pouvait l'obtenir, et la délivrance n'en est retardée que par la nécessité d'accomplir les formalités prescrites.

Les Compagnies de chemins de fer sont donc responsables de la surveillance du dépôt fait dans une gare entre les mains des préposés de la Compagnie, dès que ce dépôt a lieu, et non pas à dater seulement du moment où le bulletin de bagages est remis au voyageur. (9 novembre 1870. Trib. com. de Marseille L. M. p. 5. n° 6).

Voici une conséquence de cette responsabilité. Pendant qu'un voyageur se rend à la distribution des billets de place sa malle est par erreur enregistrée avec les bagages d'un autre voyageur. La Compagnie est responsable du dommage causé par le fait de ses agents. C'était à elle de surveiller les colis déposés dans la salle des bagages, puisque le voyageur ne peut faire autrement que d'aller prendre son billet à un guichet parfois très éloigné des bagages. (11 décembre 1868. Trib. com. de Strasbourg.)

Le voyageur ayant pris son billet agira prudemment en surveillant l'enregistrement de ses bagages afin d'éviter les erreurs ou les confusions.

§ V. — Il a droit d'exiger que cette opération soit faite pour ses colis avant d'être accomplie pour les bagages apportés après les siens.

Ce droit est important car l'enregistrement cesse un certain temps avant le départ du train et un voyageur qui laisserait passer son tour risquerait de ne pouvoir profiter de la franchise de 30 kil., sauf à prouver la faute de la Compagnie.

Art. 13, (modèle des tarifs généraux, 26 juin 1895).  
« L'acceptation des bagages pour l'enregistrement cesse,  
« dans toutes les gares ou stations, 2 minutes, au plus  
« tôt, après l'heure fixée par l'art. 5 pour la cessation de  
« la délivrance des billets aux voyageurs ayant des  
« bagages.

« Les bagages présentés trop tard à l'enregistrement  
« sont expédiés au choix du voyageur en grande ou en  
« petite vitesse, et sont taxés pour leur poids in-  
« tégral, etc..... »

Le 6 septembre 1893 le Ministre a adressé aux Compagnies une circulaire où il appelait l'attention des Compagnies sur des modifications à apporter aux art. 5 et 13 dans le sens d'une plus grande extension des facultés données aux voyageurs pour l'enregistrement de leurs bagages. Les Compagnies ont soumis des observations au Ministre. La question est encore à l'étude.

Les Compagnies de chemins de fer n'appliquent pas habituellement dans toute leur rigueur les prescriptions des articles 5 et 13 des tarifs généraux G. V. On ne peut

juridiquement induire de là une renonciation au bénéfice de ces prescriptions. Une loi, et les tarifs de G. V. dûment homologués ont force de loi, ne peut être abrogée implicitement par le non usage. Si la Compagnie vient à cesser d'avoir les égards de complaisance qu'elle accorde généralement aux voyageurs et refuse d'enregistrer des bagages après l'heure réglementaire de la fermeture du guichet, les voyageurs n'ont droit à aucune indemnité à raison des pertes que cela peut leur faire subir. En ce sens : 25 janvier 1895, Trib. com. Abbeville.

Il arrive parfois qu'un voyageur avec bagages, descendant d'un train, prend un billet pour un autre train partant de la station quelques minutes après l'arrivée du premier, de telle sorte qu'il est impossible au voyageur de se présenter au guichet de l'enregistrement dans les délais prescrits par les tarifs généraux G.V., articles 5 et 13. La Compagnie a le droit de refuser l'enregistrement, car il n'y a point d'exception admise aux articles sus-visés. (9 décembre 1891, Trib. com. Châteauroux.)

§ VI. — L'enregistrement des bagages ayant été opéré à la gare de départ, il ne sera plus fait d'autre enregistrement, même à la gare d'arrivée.

Il ne serait cependant pas exact de dire qu'aucun texte ne prescrit un second enregistrement. D'après l'art. 49, al. 2 du cahier des charges, « les colis, bestiaux et objets « quelconques seront inscrits à la gare d'où ils partent et « à la gare où ils arrivent. »

En fait tout le monde admet qu'il n'y a pas lieu d'appliquer cette règle aux bagages. Cette omission n'a jamais été la source d'aucune difficulté. Les bagages ne sont donc enregistrés qu'à la gare de départ. Un bulletin, remis par

la Compagnie au voyageur, constate la prise en charge par celle-ci et sert de preuve du contrat.

Le voyageur, ou une personne choisie par lui, présente le bulletin à l'arrivée.

La Compagnie remet en échange les bagages correspondants. Si les bagages ne sont pas réclamés à l'arrivée, il se forme entre le voyageur et la Compagnie un contrat de dépôt dont nous parlerons plus loin.

Il arrive qu'un voyageur imagine une combinaison frauduleuse pour faire croire à la perte d'une malle et obtenir une indemnité des Compagnies de chemins de fer. Ce voyageur prend un billet et fait enregistrer un colis pour la même destination. Puis soit dans un transbordement de bagages, soit au déchargement du fourgon, il s'empare de son colis, sans remettre son bulletin de bagages. A la gare d'arrivée, il réclame le colis qu'il avait emporté en produisant son bulletin de bagages indûment conservé.

C'est une tentative d'escroquerie prévue et punie par l'art. 406 du Code pénal.

La Cour d'appel de Poitiers, 23 janvier 1885 (L. F. v. 20 p. 94) dit à ce propos : « Les mensonges isolés de toute autre circonstance frauduleuse n'ont pas le caractère de « manœuvres frauduleuses. Les manœuvres employées « deviennent un élément du délit lorsqu'elles revêtent une « forme matérielle et constituent, dans leur ensemble, un « stratagème destiné à tromper un tiers ». (Voir aussi C. cas. 14 mai 1897 L. F. 1897. p. 433).

On ne saurait refuser le caractère de manœuvre frauduleuse, de commencement d'exécution, au fait de l'enlèvement de l'objet dont le voyageur prétend la disparition. La production du bulletin constitue aussi une manœuvre frauduleuse, destinée à donner l'apparence de la justice à



une réclamation dénuée de toute espèce de fondement, et à escroquer tout ou partie de la fortune d'autrui. La jurisprudence est constante en ce sens. (25 octobre 1878. Trib. cor. de Belfort L. F. p. 21, v. 12; 23 janvier 1885, C. d'ap de Poitiers. L. F. p. 94, v. 20; 9 décembre 1885, C. de cas. L. F. v. 48, p. 277; 13 août 1887, Trib. cor. Seine L. F. p. 169, v. 21; 9 juin 1888, C. de cas. L. F. p. 169, v. 21; 16 janvier 1892, C. de cas.).

Les abonnés ont la faculté de faire transporter gratuitement des colis qu'ils présentent à l'enregistrement des bagages. Des abus se sont produits. Certains abonnés effectuaient ainsi un trafic de messagerie. Ils faisaient prendre livraison par un tiers auquel ils envoyaient par la poste leur bulletin de bagages. (16 nov. 1885, Trib. cor. Tulle L. F., p. 15, vol. 49. — Trib. Cor. Epernay, 18 mai 1889. — C. ap. Douai, 25 novembre 1890 L. F., p. 264, vol. 23).

Il ne s'agit là que d'une infraction ne comportant pas de répression pénale, la répression ne peut consister que dans une réparation civile. Les Tribunaux, s'appuyant sur l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, jugent qu'il y a contravention.

Afin de rendre cette fraude impossible les Compagnies ont proposé au Ministre d'inscrire dans le tarif d'abonnement une clause obligeant l'abonné à se présenter, dès l'arrivée du train à la gare destinataire, pour prendre livraison de ses colis ou pour les faire mettre en dépôt sur remise du bulletin et production de la carte d'abonnement.

Le Ministre a pensé qu'il n'était pas indispensable d'imposer une telle sujétion aux abonnés. L'obligation pour l'abonné de présenter ou faire présenter sa carte en

même temps que son bulletin de bagages lui a paru suffisante pour prévenir la plupart des fraudes. Le numéro de la carte est inscrit au départ sur le bulletin des bagages.

En conséquence, dans une lettre du 25 juillet 1889 il a autorisé les Compagnies à insérer dans leur tarif d'abonnement la disposition suivante :

« L'abonné devra présenter sa carte d'abonnement en  
« même temps que son bulletin de bagages, pour prendre  
« ou faire prendre livraison de ses colis ou pour les faire  
« mettre en dépôt. Dans le cas où cette condition ne serait  
« pas remplie, la taxe de la messagerie serait appliquée  
« aux dits colis. »

(Douai, 25 novembre 1890, S. 91. 2.61. — P. I. 341. — D. 91.2.305.)

### SECTION III. — Enregistrement G. V. et P. V.

§ I. — L'ordonnance du 15 novembre 1846 prescrit d'enregistrer les colis, bestiaux ou objets quelconques au fur et à mesure de leur présentation au chemin de fer.

Nous avons exposé les règles spéciales à l'enregistrement des bagages.

Il nous reste à examiner celles qui concernent l'enregistrement de tout colis, articles de messagerie, marchandises, denrées, finances, objets d'art, valeurs, chiens, voitures, pompes funèbres, animaux, matériel roulant, expédiés en grande ou en petite vitesse.

Dans un dernier chapitre nous étudierons la taxe commune à tous les enregistrements.

L'enregistrement des marchandises est une opération complexe si l'on tient compte des actes qui la préparent et la complètent dans la pratique.

L'ensemble des règles et des observations dont l'enregistrement est l'objet peut se décomposer en trois parties principales : 1<sup>o</sup> la déclaration d'expédition; 2<sup>o</sup> l'inscription opérée par les soins des employés de la Compagnie ; 3<sup>o</sup> la remise du récépissé à l'expéditeur et au destinataire.

§ II. — Nous commencerons par l'étude de la déclaration parce qu'elle est la base de l'enregistrement.

On pourrait objecter que la déclaration étant faite par l'expéditeur n'est pas un service accessoire accompli par les Compagnies et se trouve en dehors de notre sujet. Il est certain que, dans la formalité de la déclaration, le travail incombe surtout à l'expéditeur. Mais les employés de la Compagnie ont aussi à intervenir : ils doivent remettre les feuilles au public, veiller à ce que les termes de la déclaration soient conformes à la vérité, dans les limites où ce contrôle leur est possible ou ordonné. Les employés préposés doivent examiner si un signe extérieur leur révèle la présence de colis soumis à des règlements spéciaux ou ne correspondant pas à la déclaration. Puis, comme nous le verrons, ils remplissent eux-mêmes toute une partie de la feuille.

C'est là un travail qui n'a d'autre rémunération que les taxes d'enregistrement. Les règles de la déclaration se lient donc intimement à l'ensemble de l'étude sur les frais accessoires.

§ III. — Lorsqu'un expéditeur présente aux employés d'une Compagnie un colis à transporter, ceux-ci lui re-

mettent une formule intitulée « Déclaration d'expédition », sorte de questionnaire imprimé d'avance, où des espaces sont ménagés en blanc pour recevoir les réponses qui seront écrites par l'expéditeur ou par quelque autre personne sous sa dictée.

Ni l'ordonnance du 15 novembre 1846, ni le cahier des charges, n'obligent les Compagnies à adopter un modèle uniforme pour les feuilles de déclaration. Ce sont les conditions d'application des tarifs qui prescrivent les règles à suivre et les indications à donner.

L'art. 47 des conditions d'application des tarifs G. V. est ainsi conçu :

« Déclarations. — Toute expédition, sauf pour les bagages, doit être accompagnée d'une déclaration, datée et signée indiquant :

« 1<sup>o</sup> Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;

« 2<sup>o</sup> Le nom et l'adresse du destinataire ;

« 3<sup>o</sup> Le nombre, le poids et la nature des colis à expédier leurs numéros, marques ou adresses ;

« 4<sup>o</sup> La mention à *domicile* ou *en gare*, selon que la marchandise devra être ou non camionnée (en l'absence de cette mention, la marchandise sera adressée à *domicile* dans les localités où il existe un service de factage) ;

« 5<sup>o</sup> La mention *en port dû* ou *en port payé* ;

« 6<sup>o</sup> La somme (en toutes lettres) à faire suivre, soit comme déboursé, soit comme remboursement et le tarif à appliquer au retour des fonds ;

« 7<sup>o</sup> La mention que les frais de retour des remboursements sont à la charge, soit de l'expéditeur, soit du destinataire. »

S'il s'agit de colis soumis aux contributions indirectes ou à la douane, l'expéditeur fournira aux Compagnies tels

pièces et renseignements que de besoin, afin que le transport et la transmission de ces colis ne puissent subir aucun retard ou empêchement.

Les finances, valeurs, objets d'art (§ IV, chap. II des conditions générales d'application), les animaux dont la valeur excède 5.000 francs (art. 34 des conditions d'application), les matières dangereuses (arrêté ministériel du 26 avril 1892), doivent être l'objet d'une déclaration spéciale.

La demande d'avis de livraison doit être inscrite sur la déclaration d'expédition. (Art. 55 des conditions d'application). Mentions des tarifs et itinéraires demandés, de l'emballage des colis doivent être faites.

La feuille de déclaration contient en outre tout un cadre réservé aux employés de la Compagnie. Le timbre de la gare de départ ou de transit, le visa du préposé à la reconnaissance des colis y seront apposés : on y indiquera les poids par séries ou tarifs appliqués. Les numéros de l'expédition avec la date d'inscription à l'arrivée, les numéros des wagons et des trains ; la provenance réelle ; les gares expéditrice, destinataire, de transit ; la destination définitive ; le détail des frais et le port dû.

Lorsqu'il s'agit de transport en P. V., les feuilles de déclaration sont composées d'une manière presque identique à celles de la G. V. Dans l'art. 42, conditions d'application T. g. P. V. le dernier alinéa est spécial à la P. V. et est ainsi conçu :

« Toute expédition qui ne serait pas complétée dans les 24 heures peut être refusée, et la marchandise renvoyée au domicile de l'expéditeur ou dans un magasin public, à ses frais. »

On peut se demander si ce texte a quelque utilité. Les



articles 16 et 17, T. g. autorisent les Compagnies à percevoir en cas d'interruption du chargement d'un wagon, des droits de magasinage ou de stationnement. De plus on pourrait penser que ce droit de renvoyer à domicile serait de nature à permettre l'arbitraire des Compagnies.

Les Compagnies, et surtout celle de l'Ouest, ont vivement insisté pour obtenir cette rédaction. Elles ont fait observer que le texte des conditions d'application ne les autorisait pas à se débarrasser d'un wagon abandonné au cours de son chargement pendant un temps plus ou moins long, et que cette mesure devait pouvoir être prise en raison de la nécessité d'éviter les encombrements. Tel a été le motif de l'adoption de ce paragraphe. Nous ferons observer que la prescription ainsi édictée n'a qu'un rapport indirect avec la déclaration et il paraîtrait logique d'en faire l'objet d'un article spécial.

Autrefois dans le texte homologué spécialement pour la Compagnie de l'Ouest figurait un autre alinéa conçu en ces termes : « La Compagnie se réserve la faculté d'exiger  
« plusieurs déclarations d'expédition distinctes, lorsque  
« l'ensemble des camionnées successives amenées en gare  
« dans les 24 heures excédera 20.000 kilogrammes pour  
« un même destinataire. »

Cette clause a aujourd'hui disparu, elle a été utilement sacrifiée pour obtenir l'uniformité des conditions générales d'application pour toutes les Compagnies. La clause abandonnée par la Compagnie de l'Ouest se conciliait mal avec les conditions de tonnage par 50 et 100 tonnes exigées par certains tarifs, notamment pour les pierres et les houilles ; la multiplicité des déclarations entraînait l'établissement d'autant de récépissés et donnait lieu à autant d'enregistrements qu'il y avait d'expéditions fractionnées

à 20 tonnes. C'était une augmentation de frais pour le public. Enfin cette clause prêtait à l'arbitraire. On ne pouvait que souhaiter sa suppression.

L'étude détaillée et complète de tous les termes de la déclaration de l'expéditeur n'entre pas dans le cadre de notre travail. Ainsi, nous n'avons pas à examiner les mentions concernant le choix du tarif de transport, la clause du tarif le plus avantageux, la désignation du parcours. Ces questions appartiennent à l'exposé général des tarifs et ont été discutées et exposées un grand nombre de fois par les hommes les plus compétents. (Voir Picard.)

Nous nous attachons spécialement aux diverses parties de la déclaration concernant les frais accessoires et à leurs conséquences.

La feuille de déclaration lorsqu'elle est remplie est annexée au registre sur lequel les Compagnies inscrivent exclusivement les mentions prescrites par le cahier des charges.

Les employés, lorsqu'ils ont des recherches à faire sur un enregistrement, consultent d'abord le registre : ces indications sont en général suffisantes et faciles à examiner sans perte de temps. Si elles sont mal rédigées ou incomplètes, on peut se reporter, grâce à un numéro d'ordre, aux feuilles de déclaration annexées.

Voici d'ailleurs comment se font les écritures du registre d'enregistrement. De deux en deux les feuillets de ce livre sont à souche. L'employé extrait de la déclaration les indications réglementaires. Il écrit avec un crayon dur sur le feuillet à souche. Un papier dit transparent placé sous ce feuillet reproduit les caractères manuscrits sur la page suivante, destinée à demeurer fixée au registre.

Le feuillet à souche est aussitôt détaché et remis à l'expéditeur : c'est le récépissé.

Cette manière de procéder permet aux Compagnies de réduire au minimum le temps consacré aux écritures par leurs employés.

Après cet exposé un peu long des diverses opérations matérielles de l'enregistrement, on comprend mieux l'importance de la déclaration puisque, dans la pratique, c'est en grande partie d'après ses termes que sont rédigés les registres des Compagnies et les récépissés délivrés par elles.

Lorsqu'une déclaration est inexacte, les Compagnies prétendent souvent qu'elles ne sont plus responsables de la détérioration ou de la perte des colis : elles appuient leur refus d'indemnité sur ce que la déclaration exacte, vraie du colis était obligatoire en premier lieu pour définir la responsabilité de la Compagnie et donner une base au contrat, en second lieu pour assurer à la Compagnie une rémunération en rapport avec la responsabilité qu'elle a acceptée, et enfin pour la mettre en garde contre les dangers du transport et lui permettre de prendre les précautions nécessaires.

L'expéditeur fait donc sa déclaration à ses risques et périls, soit qu'il l'écrive lui-même, soit qu'il fasse écrire par un agent de la Compagnie les mentions prescrites.

Ainsi un expéditeur devrait être condamné comme responsable d'une déclaration reconnue inexacte au passage de la douane ou de l'octroi, faite en son nom et pour son compte par le chef de gare son mandataire ou représentant légal. (1<sup>er</sup> mai 1886, Trib. com. Seine, L. F., p. 109, v. 20; C. cas. 23 mars 1888. L. F., p. 72, v. 21.)

Il ne faut pas oublier toutefois que les déclarations

sont en principe accomplies sous la surveillance des Compagnies et avec leur concours.

Par suite la déclaration défectueuse, sauf dans quelques cas exceptionnels, ne dégage pas complètement la Compagnie de toute responsabilité, elle peut seulement avoir pour effet d'amoindrir cette responsabilité.

Il appartient aux tribunaux d'apprécier les conséquences et, en cas d'avarie ou de perte, de déterminer dans les limites des obligations que les Compagnies ont entendu contracter, si une indemnité doit être accordée et dans quelle mesure. — Aux termes des art. 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce, les Compagnies de chemins de fer sont, comme les entrepreneurs de transport et les voituriers, responsables des avaries ou de la perte des objets qui leur sont confiés.

Elles ont au cas de transport en P. V., art. 43, T. g. P. V. la faculté de faire ouvrir les colis dans tous les cas, par mesure de vérification, faculté qui peut même amener à l'égard du public des vexations et des tracasseries.

Les Chambres de commerce, afin de réduire ces ennuis au minimum, ont demandé que les Compagnies ne pussent exiger l'ouverture des colis en P. V. que si l'administration avait des motifs pour présumer la fraude.

Cette demande a été repoussée par le Ministre comme inutile. Les Compagnies pouvant toujours prétendre qu'elles ont des motifs de présumer la fraude, cela n'aurait abouti qu'à des discussions et peut-être même à des procès. Nous ferons observer que la disposition refusée pour le cas de P. V. a été admise pour le cas de G. V. art. 48.

Il y a là une diversité de termes qu'il pourrait sembler au moins plus élégant de faire disparaître. Mais cette

différence de rédaction s'explique par ce fait qu'en P. V. les causes d'erreur sont extrêmement nombreuses vu la multiplicité des tarifs. Au point de vue de la G. V. les erreurs étant moins faciles, les Compagnies ne doivent pas avoir une liberté aussi grande pour l'ouverture des colis.

On pourrait en conclure que l'expéditeur en G. V. aurait droit à des dommages-intérêts pour ouverture de colis sans cause de suspicion justifiée par la Compagnie. Quoi qu'il en soit les Compagnies ont le droit absolu au cas de P. V. et sous la condition de présomption de fraude au cas de G. V., d'exiger l'ouverture des colis pour vérifier l'exactitude des déclarations.

Ajoutons que la déclaration inexacte ou fausse de l'expéditeur peut donner lieu à une action en dommages-intérêts, de la part de la Compagnie, surtout si la Compagnie établit l'existence d'une série d'expéditions frauduleuses. (Trib. com. Mirecourt, 2 février 1876. L. F. v. 9, p. 279; C. de cas., 27 décembre 1876, L. F. v. 9, p. 281).

Parmi les nombreux cas de déclarations insuffisantes nous nous bornerons à signaler les plus fréquents.

Un expéditeur remet à une Compagnie de chemins de fer des colis contenant des matières inflammables sans déclarer l'existence des matières dangereuses, contrairement à ce qui est prescrit par les conditions d'application des tarifs et alors que le transport est interdit si la Compagnie ne prend des précautions spéciales. La Compagnie, trompée par la déclaration de l'expéditeur, n'ayant pas pu prendre les mesures utiles en pareil cas pour le chargement du wagon, les matières prennent feu. Non seulement la Compagnie ne doit aucune réparation à l'expéditeur, mais celui-ci est responsable envers la Compagnie du préjudice



causé à celle-ci, ainsi qu'aux autres personnes auxquelles la Compagnie est tenue de payer des dommages-intérêts. Cela est juste car la Compagnie n'a pas été mise à même de prendre les précautions exceptionnelles qu'un tel transport exige (matières dangereuses). Trib. civil Seine, 24 décembre 1873 L. F. v. 9, p. 217 — ; Paris, 6 mars 1884 L. F. p. 195, v. 17. — ; Lyon-Caen et Renault, n° 601, vol 3.

Le second cas est celui d'une déclaration de valeurs inférieure à la valeur réelle lorsque cette déclaration est exigée pour fixer le taux du transport (art. 16 T. g. G. V). Cette déclaration de la valeur des marchandises à expédier inscrite sur le registre d'enregistrement et sur le récépissé a une très grande importance.

Elle doit être considérée comme une stipulation faisant partie du contrat intervenu entre l'expéditeur et l'entrepreneur de transport.

Au cas de perte du colis, la Compagnie de chemins de fer n'est responsable que de la valeur indiquée. Dans la combinaison des diverses séries de tarifs il y a la considération des risques. Plus ils sont grands, plus les prix sont élevés. La taxe plus forte est en effet la compensation légitime de l'importance des dangers que le transport fait courir à la Compagnie et des précautions spéciales que ce transport exige.

Suivant les termes de l'art. 1150 du Code civil, nul n'est tenu des dommages-intérêts autres que ceux qui ont pu être prévus lors du contrat.

L'expéditeur d'un colis qui en a fait une déclaration incomplète ou inexacte, d'où il est résulté l'application d'un tarif moins élevé, n'est pas recevable à demander à la Compagnie de chemins de fer des dommages-intérêts en cas de détérioration dudit colis, en se fondant sur la

nature vraie de celui-ci. Vainement les expéditeurs prétendraient et offriraient de prouver que le colis en litige était une caisse de forme spéciale permettant de distinguer facilement les objets d'art ou précieux qu'elle contenait. Cette preuve ne serait pas pertinente.

Il intervient, lors de l'expédition de marchandises par chemins de fer, un contrat entre la Compagnie et l'expéditeur ; c'est sur la déclaration de ce dernier que le prix du transport est établi ; ce sont les objets déclarés et non d'autres que la Compagnie s'oblige à rendre à destination, dans un certain délai, et en bon état ; mais ce contrat est vicié si la déclaration est inexacte et surtout si l'inexactitude porte sur la valeur et la nature des objets expédiés ; ainsi induite en erreur, la Compagnie ne peut prescrire à ses agents les précautions nécessaires et, dès lors, toute responsabilité disparaît pour elle en ce qui touche la remise au destinataire des dits objets, en bon état. Trib. com., Saint-Omer, 8 nov. 1880, L. F. p. 13, v. 14.

Vainement aussi l'expéditeur prétendrait que l'indication de valeur aurait été faite exclusivement en vue des opérations de douane et ne ferait pas connaître la véritable valeur. (Paris, C. d'ap., 5 janvier 1872, L. F. p. 278, v. 5 ; Trib. com., Beauvais, 3 février 1875, L. F. p. 80, v. 8 ; C. cas., 4 juin 1872, L. F. p. 188, 1872 ; C. cas., 3 juin 1874, L. F. p. 216, 1874 ; C. Cas., 14 août 1883, L. F. p. 199, v. 16.)

Il ne faudrait pas appliquer le raisonnement qui précède au cas de fausse déclaration de valeur des objets lorsque le prix de transport ne doit pas être fixé *ad valorem*.

En pareille occurrence ce serait une pure question de fait à apprécier par le Tribunal de savoir ce qui devrait être

admis comme moyen de preuve de la valeur des objets disparus. Le Tribunal ne serait pas obligé de s'en tenir à la valeur énoncée, comme aussi il pourrait déclarer que la note d'expédition serait suffisante pour déterminer l'importance du risque, bien que la marchandise ne fût pas susceptible d'être taxée *ad valorem*, C. cas., 14 mars 1883, L. F. v. 16.

C'est un point très délicat que de mesurer la part de responsabilité de la Compagnie dans la déclaration.

Aux termes de l'art. 43 des conditions d'ap. des t. g. P. V. les Compagnies peuvent, comme nous l'avons dit, soit au départ, soit à l'arrivée, exiger l'ouverture du colis, pour vérifier l'exactitude des déclarations. Procès-verbal est dressé de cette opération.

Les Compagnies chargent des employés de veiller, au moment de la présentation des colis, à l'exactitude de la déclaration pour ce qui peut être facilement constaté. Souvent des expéditeurs éprouvent un certain embarras pour rédiger leur déclaration, ils prennent des informations près des employés de la Compagnie, ceux-ci sont tenus de déférer à ces demandes. Bien plus, dans le cas où la déclaration leur paraît irrégulièrement formulée, leur devoir est d'éclairer les expéditeurs de marchandises. (C. cas. 15 mars 1882, L. F. p. 104, v. 15).

Toutefois, cette obligation des employés, de vérifier et de reconnaître l'état des marchandises, cesse au cas d'expédition de marchandises avec application des tarifs spéciaux portant la clause « sans garantie ». Si aucune disposition réglementaire spéciale n'impose alors à la Compagnie l'obligation de vérifier et de reconnaître l'état des marchandises qui lui sont confiées pour être transportées, alors même que cet état serait apparent, la clause

précitée du tarif spécial suffit pour garantir la Compagnie contre toute action en responsabilité pour avaries de route. Tel a été, du moins, l'avis de la Cour de cassation, 26 août 1884, L. F. p. 236, v. 17.

Malgré les précautions prises contre les fausses déclarations, les erreurs sont très fréquentes dans les diverses mentions de l'enregistrement.

Les Compagnies peuvent et doivent toujours les réparer quand elles les reconnaissent. Elles ont l'obligation, même après le transport, à l'arrivée des marchandises, de rectifier la taxe appliquée au départ sur une déclaration erronée de l'expéditeur (jurisprudence constante). Les prix homologués ne peuvent être modifiés sous aucun prétexte.

Lorsque cette contestation occasionne un retard dans la livraison, il n'est dû aucune indemnité au destinataire. 31 mai 1876, Trib. com. de la Seine, L. F. p. 9, v. 10.

Nous venons d'exposer la question de responsabilité au cas de déclaration inexacte, en nous plaçant aux points de vue des indemnités dues au propriétaire des marchandises perdues ou avariées et de la réparation pécuniaire du préjudice causé aux Compagnies. Il nous reste à examiner si la fausse déclaration du poids, ou de la nature, ou de la valeur des marchandises transportées par chemin de fer, peut, dans les cas où la déclaration est obligatoire, donner lieu à une condamnation pénale de l'expéditeur ? La fausse déclaration constitue-t-elle un délit correctionnel ?

Nous avons déjà étudié à un point de vue général les réponses données par la doctrine et les tribunaux aux questions de cette nature. Nous croyons utile d'y revenir

rapidement en raison de la fréquence des procès sur cette matière et de l'intérêt qu'il y aurait pour le public à obtenir un changement dans la jurisprudence.

Celle-ci donne à notre question une réponse que l'on peut résumer en quelques mots.

La fausse déclaration constitue une contravention (quelques tribunaux disent un délit) prévue et punie par l'art. 41 T. g. P. V. ; art. 48 T. g. G. V. ; art. 50 et 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 ; art. 21 loi du 15 juillet 1845 sur la Police des Chemins de fer. (Trib. cor. Valence 24 mai 1874 L. F. vol. 236 p. II ; Trib. cor. Seine 18 décembre 1888).

Le Ministre suit la jurisprudence de la Cour de cassation et recommande aux administrations des chemins de fer de poursuivre non seulement la réparation civile, mais encore une répression pénale contre les auteurs de fausses déclarations. (Instruction administrative pour la répression pénale des fausses déclarations. L. F. p. 127 et 129. Vol. 1894).

Une opinion très forte conteste les condamnations correctionnelles prononcées en pareil cas. Elle répond à la jurisprudence que l'ordonnance du 15 novembre 1846, règlement d'administration publique, n'a pu modifier une loi en particulier celle du 15 juillet 1845 et étendre aux infractions à l'exploitation commerciale des chemins de fer les peines édictées par cette loi contre les infractions à l'exploitation technique. En matière pénale tout est de droit étroit. Il n'est pas question d'une « infraction aux dispositions de la loi » puisqu'il ne s'agit que d'un tarif commercial purement et simplement homologué par le Ministre des travaux publics. La Cour de cassation a



dit elle-même que, « le cahier des charges d'une concession n'étant autre chose qu'un contrat, la violation des obligations conventionnelles qu'il impose, n'est pas de nature à être réprimée par des condamnations pénales. » C. cas. 10 mai 1844. 2 mai 1873. 4 mars 1880.

Les raisons qui s'opposent à l'attribution d'une sanction pénale aux clauses commerciales du cahier des charges, s'opposent à plus forte raison à cette attribution pour une condition d'un tarif. L'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 édicte donc les peines encourues par ceux qui contreviennent à certaines prescriptions parmi lesquelles ne sont pas les tarifs.

« D'ailleurs, font observer MM. Lyon-Caen et Renault, (vol. III, p. 545), on ne peut apercevoir pour quelles raisons les Compagnies de chemins de fer seraient plus énergiquement protégées contre les fraudes que les autres entrepreneurs de transport. » (Voir cependant M. Boistel n° 556.)

Notons à ce propos que les procès-verbaux dressés par les agents des Compagnies en vertu des art. 50 et 42 relatifs aux fausses déclarations dans les tarifs généraux pour les transports à G. V. et à P. V. sont des procès-verbaux de *constatation* et non pas de *contravention*. En effet les tarifs généraux ne constituent qu'une convention passée entre le Ministre et les Compagnies au sujet des transports dont le monopole est concédé à celles-ci : Ce ne sont pas des règlements ; il ne peut pas s'agir dans leurs conditions d'application d'une action publique et des procès-verbaux de contravention à réprimer par cette action. Il ne doit s'agir que d'une action privée intentée par la Compagnie lésée et du mode de constatation du dommage causé.

Nous ne revenons pas sur les développements déjà donnés; nous insistons sur ce qui concerne plus spécialement la fausse déclaration. Le fait de la fausse déclaration est assurément blâmable lorsqu'il y a mauvaise foi, mais il ne doit donner lieu qu'à une réparation civile de l'expéditeur envers la Compagnie des chemins de fer, ainsi que le rappelait jadis le conseiller d'Etat Réal (exposé des motifs du projet de loi contenant organisation du notariat 25 ventôse an XI): « dans le commerce ordinaire  
« de la vie, l'homme qui manque aux lois de la déli-  
« catesse, celui même qui ne fait pas tout ce que la pro-  
« bité lui commande, sont presque tous hors des atteintes  
« de la loi, aucun tribunal ne peut leur infliger des  
« peines. »

Le système contraire admis par la jurisprudence peut avoir de très graves inconvénients. La majorité des tribunaux décident que la fausse déclaration est une contravention; la sanction doit par suite être appliquée sans qu'il soit nécessaire de prouver la mauvaise foi de l'expéditeur.

Or, les déclarations peuvent avoir été faites de très bonne foi et dans un sens préjudiciable à leurs auteurs. Elles peuvent être fausses au détriment des expéditeurs et à l'avantage des Compagnies, mais elles sont fausses; il faudra donc leur appliquer la sanction de la loi de 1845. Il semble que ce serait une véritable iniquité.

A un autre point de vue, les expéditeurs peuvent encore être traités avec une grande rigueur. Nous avons dit que certains tribunaux, en particulier la Cour d'appel de Toulouse (6 février 1889, L. F. vol. 22, p. 51), donnent le nom de *délits* aux faits prévus sous le nom de *contraventions* par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845. D'après

cet article 21, une amende de 16 à 3.000 francs est édictée, et l'article 1<sup>er</sup> du Code pénal décide que tout fait puni d'une amende supérieure à 15 francs est un *délit*. (Contraventions frappées de peines correctionnelles, Desjardins, *Revue critique*, 1885, p. 81.)

Ceci rappelé, supposons qu'un expéditeur poursuivi tardivement pour fausse déclaration, se fondant sur l'article 640 du Code d'inst. crim., veuille conclure à ce que le tribunal déclare prescrites l'action civile et l'action publique pour la faute qui lui est reprochée : le tribunal pourra lui répondre que le fait constituant un délit ne saurait bénéficier de la prescription annale. (Trib. cor. Toulouse, 26 décembre 1888, confirmé en appel 6 février 1889, C. d'ap. Toulouse.) Toutefois, la Cour de cassation se sert du mot *contravention*. (C. cas. 7 avril 1870, L. F. 1870, p. 132 ; C. cas. 12 mars 1875, L. F. 1875, p. 91 ; C. cas. 27 janvier 1883, L. F. 1883, p. 36.)

Signalons enfin un dernier inconvénient de la jurisprudence actuelle.

Dans les fausses déclarations, il s'agit ordinairement d'indications frauduleuses ou erronées sur la nature ou sur la valeur des marchandises, mais il peut se faire que la déclaration soit fausse quant au poids : si l'on doit étendre à ce cas le système de contravention ou de délit de la jurisprudence, comme l'a fait par exemple le tribunal de Rocroi (16-23 août 1882, L. F. p. 190, vol. 17), il nous semble que l'on commettra une injustice. Voici pourquoi : non seulement pour sauvegarder les intérêts des Compagnies, mais aussi pour éviter les surcharges qui compromettraient la sécurité des trains, les agents de la Compagnie sont obligés de faire eux-mêmes le pesage des marchandises (art. 50, § 2, ordon. de 1846 ; art. 13 arrêté

ministériel 26 avril 1892). Ils établissent, en conséquence du poids trouvé, les prix de transport ; si la Compagnie éprouve une perte de ce chef, les agents de la Compagnie ont seuls causé le préjudice. Celle-ci ne peut être fondée à demander une réparation à l'expéditeur ; c'est évident, puisque la déclaration erronée de ce dernier ne doit être considérée que comme une simple indication qu'il appartient à la Compagnie de vérifier. (24 avril 1883, Trib. cor. Confolens, L. F. vol. 17, p. 191.)

Toutes ces difficultés disparaîtraient si la jurisprudence admettait la théorie juridique de la réparation civile.

Il n'est qu'un seul cas dans lequel la déclaration du contenu d'un colis par l'expéditeur soit prescrite par mesure de police, c'est celui des marchandises dangereuses (art. 66, ordonnance du 15 novembre 1846).

Incontestablement l'article 21 de la loi de 1845 est alors applicable au cas de fausse déclaration.

Mais cette exception est unique.

§ III. — L'article 49 du cahier des charges qui prescrit l'enregistrement des colis, bestiaux et objets quelconques, au fur et à mesure de leur réception, a soin de spécifier que mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour le transport. Les Compagnies pourraient donc se dispenser d'écritures plus longues, mais tout en cherchant à éviter les complications inutiles, elles insèrent d'autres indications sur les registres. (Nous avons déjà exposé le procédé d'écritures d'où résulte l'identité entre les livres et les récépissés).

L'ordre dans lequel se font les inscriptions est celui dans lequel se présentent les expéditeurs : voici la conséquence de cette règle :

Article 49 du cahier des charges : « Les marchandises  
« ayant une même destination, les expéditions auront  
« lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de  
« départ. »

L'article 50 de l'ordonnance de 1846 avait dit dans le même sens que les Compagnies étaient tenues « d'effectuer  
« le transport dans l'ordre des inscriptions à moins de  
« délais demandés ou consentis par l'expéditeur et mentionnés dans l'enregistrement.

« Pour les marchandises ayant une même destination  
« les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ. »

Cette question d'ordre d'inscription n'a pas donné lieu, croyons-nous, à des difficultés d'ordre litigieux.

§ IV. — Après avoir opéré l'inscription des colis ou marchandises les employés des Compagnies remettent des récépissés aux expéditeurs et font accompagner les expéditions de récépissés qui doivent être les doubles des premiers.

Si l'on veut apprécier avec certitude les caractères juridiques du récépissé, il y a lieu de commencer par exposer les différents textes de lois ou ordonnances qui ont successivement réglementé les récépissés.

L'ordonnance du 15 novembre 1846, avait dit, art. 50 :  
« Un récépissé devra être délivré à l'expéditeur, s'il le  
« demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de  
« voiture. Le récépissé énoncera la nature et le poids du  
« colis, le prix total du transport et le délai dans lequel  
« ce transport devra être effectué. »

Ce texte imposait aux Compagnies la délivrance d'un



récépissé à chaque expéditeur, mais seulement dans les cas où la demande en était faite.

Les expéditions par chemin de fer donnaient lieu tantôt à l'emploi des lettres de voiture, conformément aux prescriptions générales du Code de commerce en matière de transport, art. 102, tantôt au simple récépissé prévu par l'art. 50 précité de l'ordon. de 1846. Souvent, enfin, il n'y avait ni lettre de voiture, ni récépissé, mais uniquement la feuille d'expédition rédigée par les agents des Compagnies et accompagnant les marchandises,

Jusqu'en 1862, l'usage de dresser des lettres de voiture rédigées sur papier au timbre de 0 fr. 50, comme pour les transports par terre et par eau, se maintint en partie et on ne délivrait que fort peu de récépissés.

A partir de cette époque, « à la suite de difficultés transcendées en faveur des Compagnies par les tribunaux, les « expéditeurs cessèrent de demander des lettres de voiture. » (Rapport de M. Caillaux à l'Assemblée nationale, 25 mars 1872). (1)

Il en résulta alors un déficit marqué dans les recettes du timbre, et pour le combler, on obligea les Compagnies de chemins de fer à délivrer aux expéditeurs qui ne demanderaient pas de lettres de voiture, des récépissés assujettis à un timbre de 0 fr. 20 c. (modifié depuis). Cette obligation nouvelle pour les Compagnies, en même temps que la transformation du titre, furent consacrées en ces termes par la loi du 13 mai 1863, art. 10 :

(1) La Cour de Cassation avait décidé que l'insertion d'une clause pénale de retenue du tiers du prix du transport pour le cas de retard, toujours exigible sur une lettre de voiture, ne l'était pas sur un récépissé, sans le consentement de la Compagnie.

« A partir du 1<sup>er</sup> juillet prochain, les récépissés à délivrer par les Compagnies de chemins de fer aux expéditeurs, lorsque ceux-ci ne demandent pas de lettres de voiture, seront timbrées à 0 fr. 20. — Le récépissé énoncera la nature, le poids et la désignation des colis, les nom et adresse du destinataire, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué. — Un double du récépissé accompagnera l'expédition et sera remis au destinataire. Toute expédition non accompagnée d'une lettre de voiture doit être constatée sur un registre à souche, timbrée sur la souche et sur le talon, à peine d'une amende de 50 francs. »

Ce texte a eu pour conséquence de donner aux récépissés, pour les transports qui se font exclusivement par chemin de fer, une valeur égale à celle des lettres de voiture. Telle a été la pensée du législateur : c'est ce qu'on peut conclure de la discussion de la loi et des paroles prononcées par le commissaire du gouvernement.

Puis la coutume a exercé son influence et, à la lettre de voiture décrite par l'art. 102 du C. de com., s'est substitué le récépissé pour les transports par voie ferrée. Telle était la situation lors de la rédaction d'un texte uniforme du cahier des charges par toutes les Compagnies en 1883.

Il est dit, aux termes de l'art. 49, du cahier des charges :

« Toute expédition sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera entre les mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans les cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du trans-

« port et le délai dans lequel ce transport devra être  
« effectué. »

Les obligations énoncées en ce texte sont conformes aux prescriptions de la loi de 1863. Tel est le motif de la différence de rédaction entre le cahier des charges art. 49 et l'ordonnance de 1846, art. 50, pour ce qui concerne le devoir des Compagnies de toujours remettre un récépissé, à défaut d'une demande faite par l'expéditeur d'une lettre de voiture.

En résumé, on peut dire qu'aujourd'hui l'usage de la lettre de voiture est presque totalement abandonné pour les expéditions par chemin de fer : le récépissé devenu obligatoire en l'absence de celle-ci n'est plus un simple reçu destiné à constater le dépôt de la marchandise à la gare, mais il est le véritable titre établissant, réglant les conditions du transport, conférant les mêmes droits et produisant les mêmes effets que la lettre de voiture. (Cas. 6 août 1879, S. 80, 1. 130. — P. 80, 280 — D. 80, 1. 14. C. d'ap. Bordeaux, 13 janvier 1890, L. F. vol. 24.p. 181).

Il ne faut pas oublier toutefois que les prix de transport et les délais sont fixés en principe par le cahier des charges.

Chaque Compagnie est, aux termes de l'art. 102 du C. de Com. pour la lettre de voiture, tenue de l'inscrire sur un registre. On pourrait soutenir qu'il doit en être de même pour le récépissé qui prend la place de la lettre de voiture.

En fait les Compagnies conservent toujours le double par la manière même dont elles délivrent le récépissé et font leurs écritures.

Nous n'étudierons pas immédiatement le récépissé au point de vue de son utilisation comme moyen de preuve. Il

est préférable de commencer par décrire la forme et les détails de cet instrument avant d'en exposer l'usage.

C'est seulement en 1891, ainsi que le constate une circulaire ministérielle du 5 novembre de cette même année, qu'un modèle unique de récépissé fut arrêté et uniformément employé sur tous les réseaux pour les transports à P. V.

L'uniformité avait été réalisée déjà antérieurement pour la G. V. (1886). Mais pour les expéditions en P. V. toutes les tentatives étaient demeurées infructueuses, les Compagnies créant toujours des modèles différents sous prétexte de réaliser des améliorations.

Dans la pratique les Compagnies ont adopté pour les récépissés de G. V. un format plus petit que pour les récépissés de P. V.

Le Ministre ne prescrit pas lui-même la forme des récépissés. Il se borne à examiner les propositions des compagnies. Il se réserve d'inviter les Compagnies à modifier le format, si celui-ci présente quelque inconvénient. Ainsi une circulaire du 6 mars 1893 (L. F. p. 78, vol. 1893) invita les Compagnies à se servir pour les récépissés d'un format plus petit, d'un papier plus léger et de caractères nettement tracés et durables.

De plus, le Ministre veille à l'insertion dans le récépissé de toutes les mentions prescrites par les lois et arrêtés.

Aux termes de l'ordonnance du 15 novembre 1846, art. 50 précité, la formule du récépissé doit énoncer la *nature* et le *poids* des colis, le *prix* total du transport et le *délai* dans lequel ce transport devra être effectué.

L'article 10 de la loi de 1863, tout en conservant les dispositions de l'ordonnance sur la rédaction du récépissé, les complète. Cette loi ordonne qu'un double du récé-

pissé accompagne l'expédition. De plus, la formule énonce la désignation des colis et les nom et adresse du destinataire. Ajoutons qu'en pratique les Compagnies ont adopté des récépissés à souche.

Le cahier des charges n'a pas fait mention de l'obligation pour la Compagnie d'établir un registre à souche ni un double du récépissé.

Donc seul le texte de la loi de 1863 est à consulter pour la formalité du double exemplaire. Nous insistons sur ce texte : « un double du récépissé accompagnera l'expédition et sera remis au destinataire. » Cela signifie évidemment qu'il n'y a qu'une seule formule : l'original remis à l'expéditeur, une copie remise au destinataire au moment de la livraison de la marchandise, ce qui permet à celui-ci de contrôler l'opération.

Il faut donc se mettre en garde contre l'idée fausse qui consisterait à croire à l'existence d'un récépissé spécial pour l'expéditeur et d'un autre spécial au destinataire. Les désignations employées dans la pratique de « récépissé à l'expéditeur » et « récépissé au destinataire » font trop facilement penser qu'il y a deux actes, deux moyens de preuve différents entre eux. Rien n'autorise une telle interprétation de l'article 40 de la loi de 1863, ni un tel dédoublement d'un document unique. Théoriquement, il n'y a qu'un seul récépissé dont l'original et la copie doivent être identiques, (circul. min. 5 et 16 nov. 1891). Nous ajouterons que en fait, dans la pratique, ceci n'est rigoureusement vrai qu'au départ.

Il y a des dépenses inconnues au moment du départ et qui ne pourront être inscrites sur le double du récépissé qu'en cours de route ou à l'arrivée. Il en est ainsi, par



exemple, des frais de camionnage ou factage, magasinage, etc.

Aussi il est indiqué en note sur le récépissé à l'expéditeur que « pour les expéditions en port dû, les prix « indiqués sur le récépissé à l'expéditeur ne comprennent « pas ceux dont l'expédition pourrait être grevée au delà « du réseau. »

Toutefois pour les expéditions taxées à un tarif commun d'un chemin de fer avec d'autres chemins de fer correspondants, le prix du transport est indiqué jusqu'à la gare d'arrivée où expire le tarif commun. (Voir exemplaire de récépissé P. V., L. F., vol. 1892, p. 52.)

Les Compagnies ont dû compléter les dispositions prévues par le législateur. Elles ont dressé un modèle de récépissé en deux exemplaires, mais au verso de l'un des exemplaires elles mettent les détails du contrat de transport qui ne pourraient figurer que sur une feuille de route.

Il serait sans intérêt d'étudier toutes les indications du récépissé les unes après les autres. Certaines d'entre elles n'ont jamais donné lieu à aucune difficulté. Nous examinerons successivement les mentions suivantes : le nombre des objets, l'adresse, la clause de remboursement, la mention du délai, la clause de garantie, celle de représentation.

Depuis longtemps, certains expéditeurs demandent que le récépissé énonce, non seulement la nature et le poids, mais encore *le nombre* des colis d'une même expédition, lorsqu'il s'agit d'objets susceptibles d'être comptés. La question se pose surtout au cas d'expéditions en vrac.

Les Compagnies répondent que ce n'est pas au nombre mais à la tonne qu'elles transportent les marchandises en

vrac et le récépissé destiné à l'expéditeur ne doit énoncer que la nature et le poids des colis.

Dans quel sens faut-il interpréter la loi de 1863 qui impose l'obligation de délivrer un récépissé à défaut de lettre de voiture, art. 10 : « Le récépissé énoncera la nature, le poids et la désignation des colis » ? Dans quelles mesures les Compagnies sont-elles tenues de suivre les modèles arrêtés par le Ministre des Travaux publics, modèles contenant des indications fort détaillées (marques, numéros, nombre des colis, etc.) ? Les Compagnies sont-elles autorisées à dire que l'obligation de compter et de désigner les colis serait en contradiction avec le régime même des expéditions en vrac ou par wagon complet et leur ferait perdre en grande partie les bénéfices d'un tel régime ? La réponse à donner est douteuse. L'administration supérieure a résolu de mettre fin à ces incertitudes. Une réforme importante proposée par le Comité consultatif et acceptée par les Compagnies est actuellement soumise à la signature du Ministre des Travaux publics.

Dans la rédaction du projet des conditions générales d'application des tarifs spéciaux de P. V. communs aux six grandes Compagnies, les Compagnies voulaient décliner toute responsabilité quant au nombre des pièces dont les expéditions de marchandises en vrac sont composées et par suite elles n'admettaient la déclaration de ces marchandises qu'au poids.

Elles faisaient observer que l'on considère dans la pratique comme expédiée en vrac toute marchandise qui n'est pas emballée. Or, pour certaines marchandises, telles que le coke, la houille, les minerais, pierres, sables, etc., en vrac, il est clair, disaient-elles, que les Compagnies ne peuvent être recherchées quant au nombre

des pièces dont les expéditions sont composées ; mais « il  
« n'en est pas de même pour d'autres articles, dont chaque  
« pièce constitue une unité réelle, tels que : ardoises,  
« briques, tuiles, oranges, douelles, etc. Pour les mar-  
« chandises de cette catégorie, les Compagnies disaient  
« ne pouvoir accepter que les expéditeurs portent sur  
« leurs déclarations d'expédition le nombre des articles  
« en même temps que le poids, ce qui les obligerait à des  
« comptages dispendieux et difficiles, si, pour dégager  
« leur responsabilité, elles se trouvaient ainsi obligées de  
« vérifier le nombre des objets déclarés au départ. » La  
prétention des Compagnies a quelque chose de trop  
absolu. Il y a certaines marchandises pour lesquelles le  
comptage offre un intérêt pour le public. D'ailleurs, la  
jurisprudence n'admet pas que le transport en vrac dis-  
pense les Compagnies de procéder au comptage.

Le Comité consultatif a émis un avis contraire aux pré-  
tentions des Compagnies.

Depuis, celles-ci ont fait connaître, au mois de février  
1897, que le meilleur moyen de régler la question, consis-  
terait à fixer un *modus vivendi*, plaçant le public en face  
d'un texte précis, texte pouvant être interprété sans avoir  
recours aux tribunaux ; elles sont disposées à reconnaître  
le nombre des colis, lorsque cette opération peut se faire  
sans travail spécial ; elles admettent qu'il peut en être  
ainsi lorsque ce nombre ne dépasse pas 15 à 20 par  
tonne.

Les Compagnies proposent, en conséquence, d'insérer  
les dispositions ci-après, à la suite de l'article 48 des con-  
ditions d'application des tarifs généraux concernant les  
récépissés :

« A la demande de l'expéditeur, formulée sur sa décla-

« ration d'expédition, le récépissé pourra énoncer, en  
« outre, le nombre des pièces composant l'expédition.  
« Lorsque ce nombre excédera 20 par tonne pour une  
« même expédition, il sera perçu dans ce cas, une *taxe*  
« *de comptage* fixée à 20 centimes par chaque 20 pièces  
« entamées

« Dans le cas où la manutention est effectuée par l'ex-  
« péditeur, la Compagnie ne peut être tenue de procéder  
« au comptage du nombre des pièces que si cette opé-  
« ration peut se faire à l'extérieur du wagon et sans  
« toucher au chargement; toutes les fois que, pour un  
« même wagon, le nombre des pièces excède 20 par tonnes,  
« le comptage, s'il est fait, donne lieu à la perception d'un  
« droit fixé à 0 fr. 20 centimes par chaque 20 pièces  
« entamées avec minimum de 1 franc par wagon. »

Il existait déjà sur le Midi une taxe de comptage pour les bois (tarif spécial P. V. n° 9.). Elle diffère de la taxe proposée pour toutes les Compagnies en ce qu'elle est fixée à 0 fr. 50 par tonne pour chaque opération, tant au départ qu'à l'arrivée. Les Compagnies au contraire percevraient une taxe variable, nulle pour 20 colis et au-dessous, et lorsqu'il y a plus de 20 colis par tonne une taxe de 0 fr. 20 par chaque 20 pièces. Cette manière de taxer proportionnellement au nombre est rationnelle puisqu'il s'agit d'une opération de comptage. Nous ne nous étendrons pas davantage sur cette question, car la taxe n'est pas encore mise en application.

La seconde mention du récépissé donnant lieu à quelques observations est l'adresse du destinataire.

Un expéditeur a-t-il le droit de faire insérer dans un récépissé, par la Compagnie, le nom d'un destinataire définitif auquel un commissionnaire de roulage ou de

transport, premier destinataire, devra remettre les marchandises?

Pour éviter probablement des complications d'écriture, les Compagnies se sont refusées parfois à cette insertion. Voici leurs arguments : les tarifs généraux indiquent les énonciations que doit contenir le récépissé, en particulier le nom et l'adresse du destinataire ; les Compagnies peuvent se refuser à recevoir des bulletins de déclaration (sur lesquels elles conforment leurs récépissés), contenant des énonciations différentes de celles prescrites par les tarifs généraux. Cela compliquerait leurs écritures ; multiplierait les chances d'erreur. Les mentions étrangères au contrat de transport intervenu entre les Compagnies et les expéditeurs telles que celles du mandat donné au commissionnaire destinataire provisoire de remettre à un tiers la marchandise à lui destinée ne doivent pas figurer dans les écritures destinées à constater un autre contrat.

Les articles 101 et 102 du Code de commerce disent que la lettre de voiture (et par suite le récépissé qui en tient lieu) doit contenir le nom du voiturier, celui du destinataire, et celui du commissionnaire intermédiaire de transport s'il y a lieu ; mais ces articles désignent ainsi celui par l'entremise duquel s'opère le transport constaté par la lettre de voiture et non pas le commissionnaire dont la mission ne commence que lorsque le contrat de transport a reçu exécution complète, et qui au regard de la Compagnie n'est autre que le destinataire définitif.

Enfin les mots « pour faire parvenir » ajoutés au nom du commissionnaire destinataire provisoire épargnent à l'expéditeur une lettre d'avis, les Compagnies ne doivent pas accepter d'effectuer le transport de cette correspon-



dance complètement étrangère à leur service personnel. (Art. 1, 2, 5, arrêté 25 prairial an IX.)

On peut répondre à cette opinion soutenue par un arrêt de la cour d'appel de Nancy, 23 juin 1868, que le tarif général P. V., art. 42, exige non seulement l'adresse du destinataire mais aussi l'adresse des marchandises.

L'administration des postes n'interdit point la mention « pour faire parvenir à » inscrite dans un récépissé, pas plus qu'elle ne s'oppose à une pareille inscription sur une lettre ordinaire.

Reste un dernier argument, à savoir la non obligation pour les Compagnies de prêter leur concours au public en dehors de la législation particulière des voies ferrées et par suite la non obligation de constater dans un récépissé un mandat auquel elles sont complètement étrangères.

Cet argument paraît irréfutable. L'expéditeur pourrait alors tourner la difficulté en inscrivant sur l'adresse des marchandises le nom du destinataire provisoire et celle du destinataire définitif. La Compagnie n'aurait pas à s'occuper de ce détail et ne saurait s'y opposer.

D'ailleurs l'intervention du commissionnaire de transport est utile non seulement à l'expéditeur, mais aussi à la Compagnie, car celle-ci voit cesser sa responsabilité dès l'instant que le commissionnaire désigné par l'expéditeur a pris livraison de la marchandise.

Dès lors les Compagnies n'ont pas intérêt à refuser l'insertion demandée de l'adresse du destinataire définitif.

Passons à l'examen d'une troisième mention qui donne lieu parfois à des difficultés au point de vue du nombre des récépissés.

Le récépissé délivré à l'expéditeur, lors de la formation du contrat de transport, contient toutes les stipulations

convenues notamment celle relative au remboursement, stipulation par laquelle la Compagnie s'oblige à recevoir pour le compte de l'expéditeur le prix de l'objet transporté, et à en faire état à l'expéditeur.

On a prétendu que cette condition d'expédition contre remboursement imposée à la Compagnie n'a pas pour effet de créer un second contrat de transport. Il y a un contrat unique fait sous condition : et puisqu'il n'y a qu'un seul contrat, il ne saurait être créé un second récépissé.

Les Compagnies affirment vainement, disait-on, que le retour de l'argent constitue une seconde expédition. Les fonds versés à la gare de destination n'ont pas à voyager *in specie* pour être remis à l'expéditeur : c'est par un simple mouvement de caisse que la Compagnie effectue le paiement, et même si la Compagnie fait un envoi réel de somme d'argent, elle ne transporte pas les espèces mêmes qui lui ont été versées et qui se sont confondues dans sa caisse avec les siennes propres, ce n'est encore dans ce cas qu'une affaire de service intérieur. *La création du récépissé ne peut avoir lieu que pour constater l'expédition ou le transport d'une marchandise quelconque*, conformément à l'art. 59 T. g. G. V. (art. 15, Arrêté ministériel 12 juin 1866). La double rémunération allouée aux Compagnies pour le transport d'une part, et pour le retour d'argent d'autre part est celle d'un double service rendu. Les Compagnies ne peuvent dire que cela constitue un double contrat de transport.

L'intérêt de cette question soulevée par les Compagnies était d'échapper au paiement des timbres de 0 fr. 10, (créés par la loi du 23 août 1871) applicables aux décharges. Les Compagnies n'avaient pas à supporter ce droit en livrant un second récépissé, parce que, conformément à la

loi, il se trouvait compris dans le timbre du second récépissé. Elles échappaient à la loi civile et à la disposition conforme de l'art. 23 de la loi du 23 août 1871, d'après lequel le droit de timbre est à la charge du débiteur. La prétention des Compagnies avait été repoussée à diverses reprises. (10 janvier 1873, C. d'ap. Paris L. F. 109.6; 21 décembre 1872. Trib. com. Paris, L. F. 110.6; 6 mai 1873 C. Cas. L. F. 138.6.)

Une loi du 19 février 1894 relative à l'établissement de nouveaux impôts, a, dans son art. 10, tranché la question dans le sens contraire à celui de la jurisprudence de la Cour de Cassation.

« Art. 10. Les recouvrements effectués par les entrepreneurs de transports à titre de remboursement des objets transportés, quel que soit d'ailleurs le mode employé pour la remise des fonds au créancier, ainsi que tous les autres transports fictifs ou réels de monnaies ou de valeurs, sont assujettis à la délivrance d'un récépissé ou d'une lettre de voiture dûment timbrée. Le droit de timbre du récépissé, ou celui de la lettre de voiture fixé dans ce cas à 0 fr. 35, y compris le droit de décharge, est supporté par l'expéditeur de la marchandise. »

Ainsi toute expédition contre remboursement paye deux taxes distinctes, l'une pour le transport de la marchandise, l'autre pour le retour d'argent.

La mention pour laquelle les Compagnies ont fait le plus de difficultés est celle du délai.

Plusieurs circulaires ministérielles, et tout spécialement celle du 18 avril 1891 (L. F. p. 126. v. 24) ont rappelé aux Compagnies que toutes les considérations par elles présentées ne pouvaient prévaloir contre un texte aussi formel que l'art. 10 de la loi du 13 mai 1863, qui prescrit « d'enon-

« cer le délai, dans lequel le transport doit être effectué. »

Les Compagnies tantôt n'inscrivaient rien, tantôt se bornaient à reproduire sur les récépissés les dispositions réglementaires d'après lesquelles le délai doit être fixé : de là de vives et fréquentes réclamations de la part du commerce. Ce n'était pas assurément énoncer un délai que de fournir les moyens de le calculer ; le ministre n'aurait pu approuver cette manière de faire par une décision, car l'autorité judiciaire a seule qualité pour interpréter la loi et déterminer les moyens d'y satisfaire.

Ou bien encore les Compagnies inscrivaient le délai sur le seul exemplaire du récépissé remis au destinataire. Cette mention était insuffisante, à coup sûr, en présence de la disposition du même art. 10 qui porte qu'« un double du récépissé accompagnera l'expédition et sera remis au destinataire. » Dès l'instant en effet que le récépissé à l'expéditeur constitue le titre original dont le récépissé au destinataire n'est qu'un double, il est manifeste qu'une énonciation qui doit se trouver sur le double doit nécessairement figurer sur l'original.

D'ailleurs, le Ministre fit remarquer aux Compagnies que plus elles insistaient sur les difficultés que présente le calcul du délai, plus elles démontraient que les expéditeurs étaient peu aptes à le calculer eux-mêmes et qu'il était juste de les en dispenser.

Toutefois, le Ministre fut touché de ce que, au dire des Compagnies, on mécontentait vivement les expéditeurs en les retenant au guichet des gares pendant le temps nécessaire pour calculer et inscrire les délais. En conséquence, dans une circulaire ministérielle du 10 juillet 1894 il déclara qu'il était tout disposé à faciliter aux Compagnies,

autant qu'il dépendait de lui, l'exécution des prescriptions légales en ne leur demandant rien qui ne fût expressément exigé par la loi elle-même.

« En vous rappelant, disait-il, que la loi du 13 mai 1863  
« vous impose l'obligation d'énoncer les délais, je n'ai pas  
« entendu que cette obligation dût être remplie alors même  
« que l'expéditeur, en faveur de qui elle vous est imposée,  
« témoignerait nettement de la volonté de ne pas user de  
« son droit. Cela, en effet, n'est pas dit dans la loi et n'en  
« découle pas nécessairement, on peut donc admettre, jus-  
« qu'à décision contraire de l'autorité judiciaire, que l'ins-  
« cription des délais, en unités de temps, ne constitue pas  
« une de ces obligations d'ordre public dont la volonté  
« même des intéressés ne permet pas de s'affranchir et  
« que, dès lors, elle peut être omise, si l'expéditeur le dé-  
« sire.

« Mais il faut que la volonté de l'expéditeur ne puisse  
« faire doute et qu'elle se manifeste, sinon par une déclara-  
« tion formelle, du moins par son acquiescement à des  
« offres explicites. Dans ce but, le récépissé devrait être  
« modifié de manière à contenir :

« 1<sup>o</sup> Une case destinée à l'inscription du délai, quand  
« elle est demandée.

« 2<sup>o</sup> Un nota avertissant les expéditeurs qu'ils peuvent,  
« s'ils le désirent, dispenser les agents des gares de cette  
« inscription. »

Cette réponse du Ministre semble avoir donné pleine satisfaction aux Compagnies.

Il est un autre point où elles ont eu moins de succès et le Ministre, avec raison, mais non sans être obligé d'y revenir à plusieurs reprises, a exigé la suppression d'une



clause à laquelle les Compagnies attachaient une grande importance.

Elles inscrivaient sur les récépissés une formule de non garantie.

Dans la pensée des Compagnies, ce bulletin de garantie placé au verso du récépissé devait remplacer l'imprimé distinct dont elles se servaient jadis et sur lequel elles prenaient des garanties souscrites par les expéditeurs dans les cas suivants : absence, insuffisance ou défectuosité d'emballage, avaries constatées au départ, à la remise des marchandises. Les Compagnies prétextaient que, faisant corps avec le récépissé déjà timbré, le bulletin de garantie échapperait au droit de timbre de dimension dont il était passible à l'état de document isolé. C'était, disaient-elles, pour ne pas grever les expéditeurs de frais inutiles et pour leur épargner en même temps la peine d'écrire à la main la formule de garantie qu'elles faisaient imprimer d'avance cette formule au dos même du récépissé.

Ce bulletin de garantie, adhérent au modèle du récépissé, n'avait nullement trait aux réclamations qui pouvaient être formées contre les Compagnies à raison du tarif réduit dont les expéditeurs pouvaient avoir fait la demande sur leur déclaration d'expédition. Les expéditeurs, au dire des Compagnies, n'ont jamais eu à donner en pareil cas de garanties spéciales, attendu que la demande d'un tarif réduit, inscrite sur la note de remise, impliquait suffisamment leur adhésion aux clauses et conditions du tarif.

Le Ministre n'aurait pu voir aucun inconvénient à l'insertion d'une clause de garantie telle que celle-ci :

« La Compagnie est garantie contre toutes les réclamations qui pourraient être formées à raison des condi-

« tions du tarif réduit dont j'ai fait la demande sur ma « demande d'expédition. »

Mais le Ministre ne pouvait autoriser l'emploi de récépissés avec bulletin de garantie adhérent, étant donné le caractère que les Compagnies prétendaient y attribuer, la clause d'irresponsabilité n'ayant nullement trait aux réclamations qui auraient pu être formées contre les Compagnies à raison du tarif réduit.

L'administration, il est vrai, a autorisé les Compagnies (art. 41 des conditions d'application des T. g. P. V.) à ne point accepter non emballées les marchandises que le commerce est dans l'usage d'emballer et à ne point accepter non plus les marchandises dans un emballage défectueux, ni celles qui présentent une trace évidente de détérioration ; mais elle doit rester étrangère aux difficultés qui peuvent s'élever entre les expéditeurs et les Compagnies au sujet de l'état des marchandises remises au chemin de fer et au sujet de la stipulation des garanties à demander au départ. Ce sont là des questions de droit commun dont l'appréciation, le cas échéant, est réservée à l'autorité judiciaire.

Le Ministre a donc toujours refusé d'attacher la sanction administrative à un tel bulletin de garantie. La formule proposée en termes généraux par les Compagnies, imprimée d'avance sur les récépissés, serait devenue une clause de style qui aurait pu engager l'expéditeur au-delà d'une juste mesure et aurait donné lieu à des abus qu'il importait de prévenir. (Circ. Min. 10 novembre 1875. L. F. 1876, p. 63.)

La dernière mention du récépissé, donnant lieu à des observations particulières, et à laquelle nous aurons d'ailleurs à revenir, est un « nota » énonçant que les

demandes en détaxe *doivent* être accompagnées du récépissé à l'expéditeur, si le transport a eu lieu en port dû. Ce nota n'a évidemment, dit une circulaire ministérielle du 10 juillet 1891 (L. F. vol. 1891 p. 184), « que la « valeur d'une indication pratique, car aux tribunaux « seuls appartient le droit de déterminer la preuve à faire « en cas de réclamation », mais il a paru utile à l'administration de faire avertir les intéressés que, suivant le cas, la production d'un exemplaire du récépissé au lieu de l'autre peut être une cause de difficultés.

Le Ministre (circ. min. 5 nov. 1891 L. F. v. 1891, p. 259) fit observer que le mot « doit » était trop absolu puisque l'autorité judiciaire a seule qualité pour déterminer la preuve à faire en cas de réclamation. La disposition dont il s'agit a donc été libellée en les termes suivants ; « Il convient, pour éviter les difficultés que toute « réclamation soit accompagnée du récépissé, etc... »

Nous avons ainsi terminé toutes les observations qui nous ont paru intéressantes ou nécessaires à faire sur les termes du récépissé. Maintenant que nous connaissons l'origine historique et le contenu de cette pièce nous pouvons examiner son utilisation comme moyen de preuve.

Le récépissé réglementaire délivré par la Compagnie à l'expéditeur est le moyen de preuve ordinaire de l'acceptation des colis à transporter et des principales conditions du contrat.

L'absence de cette pièce n'est pas exclusive de tout autre genre de preuve en matière commerciale. Le contrat de transport s'est formé au moyen de la remise de la chose à expédier, remise faite dans la gare avec le consentement des employés de la Compagnie. Dès lors, la Compagnie (art. 1783 C, civ.) est devenue responsable

des marchandises reçues. (C. Cas. 8 juillet 1889. S. 90. 1. 473. — P. 90. 1. 1124. — D. 89. 1. 353.)

A défaut du récépissé régulier, il sera souvent difficile d'établir une acceptation ou prise en charge de marchandises, par les agents de la Compagnie, de nature à prouver l'existence d'un lien de droit entre les parties.

Ainsi il a été jugé qu'un visa provisoire remis à l'expéditeur ne pourrait remplacer le récépissé, car ce visa n'a d'autre objet que de constater la présentation des marchandises à la gare, le nombre des colis et leur poids, mais n'est pas destiné à constater leur réception comme marchandises à expédier. (10 déc. 1875, Cour d'appel de Lyon L. F., v. 9, p. 203; C. Cas. 4 juillet 1876, L. F., v. 9, p. 204.)

La solution serait différente dans le cas suivant. Des marchandises ont été apportées dans une gare de chemin de fer. Les employés de la Compagnie les reçoivent et indiquent la place où les marchandises doivent être déposées. Cependant par négligence aucune écriture ne constate l'acceptation. Puis on s'aperçoit qu'une partie des marchandises a été volée dans la gare, la Compagnie ne peut écarter toute responsabilité sous le prétexte qu'elle n'a point délivré de récépissés, si l'expéditeur prouve le fait d'acceptation par les employés. C'est un cas analogue à celui des bagages et la solution est la même.

Nous savons que les écritures du récépissé se font en utilisant la feuille de déclaration d'expédition.

Il se peut qu'il y ait désaccord entre la déclaration d'expédition et le récépissé remis à l'expéditeur par la Compagnie. C'est ce dernier document qui doit prévaloir, sauf la preuve contraire, lorsque la Compagnie n'a prouvé aucune manœuvre dolosive imputable à l'expéditeur.

La note d'expédition est de moindre importance que le récépissé délivré à l'expéditeur précisément dans le but de constater le contrat de transport. (Trib. com. Vannes, 12 sept. 1882, L. F., p. 266. v. 17).

Le récépissé est devenu le véritable instrument du contrat de transport.

Lorsqu'un chef de gare délivre un récépissé, sans observations, ni réserves, on doit en conclure qu'aux yeux de la Compagnie, les marchandises, au moment de l'expédition paraissaient être en bon état et capables de supporter le voyage. (Trib. de com. de Nantes, 24 février 1872, L. F., p. 200. v. 9.)

La loi du 13 mai 1863 a imposé l'obligation de la délivrance du récépissé chaque fois qu'il y avait expédition, contrat de transport; et une Compagnie qui opérerait un transport sans lettre de voiture, ni récépissé, commettrait une contravention et deviendrait passible de l'amende prononcée par la loi.

Il ne faudrait pas exagérer et étendre la règle à tout transport indistinctement. Lorsqu'une Compagnie transporte pour son propre compte des objets nécessaires à son service, il n'y a pas de contrat de transport, partant pas de récépissé, pas de timbre à payer. Lorsqu'elle transporte le mobilier d'un de ses agents, même gratuitement, elle est exposée, sans aucun doute, à une action de son agent pour perte ou avarie du mobilier. Dès lors, le droit de timbre est dû. C'est un impôt créé par une loi, qu'aucune autorité ne peut atténuer. Le récépissé est obligatoire.

De plus, la loi du 13 mai 1863 a prescrit aussi, comme nous l'avons déjà dit, la remise au destinataire d'un récépissé accompagnant la marchandise et reproduisant sim-



plement le contenu du récépissé original remis à l'expéditeur. Cette prescription a pour but de permettre au destinataire de constater l'identité de la marchandise, de voir si les conditions stipulées entre les parties ont été exécutées, d'accepter ou de refuser la livraison de la marchandise.

La différence entre ces deux exemplaires de récépissé, différence inévitable puisque souvent les indications ne peuvent être portées qu'en cours de transport sur le récépissé à remettre au destinataire, a été le prétexte, sinon la cause de nombreux procès. Le récépissé donné à l'expéditeur n'étant pas assez complet, les Compagnies ont maintes fois voulu exiger la représentation des deux documents au cas de réclamation de l'expéditeur ou du destinataire. Lorsqu'il s'élève un différend entre une compagnie et un expéditeur ou un destinataire au sujet des taxes perçues ou à percevoir sur un objet transporté, la Compagnie a-t-elle, ainsi qu'elle le prétend, le droit, avant de consentir à une détaxe et à la remise de la marchandise, de réclamer les deux récépissés, celui remis à l'expéditeur et celui du destinataire ?

Il faut distinguer deux hypothèses :

1<sup>o</sup> Le transport est accompli en port payé ;

2<sup>o</sup> Le transport a été fait en port dû ;

Examinons la première hypothèse, celle où les Compagnies refusent d'accorder une détaxe, aussi longtemps que le récépissé du destinataire ne leur aura pas été présenté par l'expéditeur réclamant.

Il y a deux opinions entièrement opposées l'une à l'autre. Le demandeur en répétition de l'indû est tenu de faire la preuve de l'erreur dont il poursuit la réparation. Ce point de départ n'est contesté par personne. Mais les

Compagnies prétendent que cette preuve ne peut être faite qu'à l'aide d'une pièce déterminée, le récépissé au destinataire, qui accompagnait la marchandise et qui doit être entre les mains du destinataire, pièce indiquant le tarif appliqué. Elles insistent afin d'être à l'abri des réclamations non fondées. Le demandeur en détaxe, disent-elles, doit produire des pièces de nature à justifier sa prétention, c'est-à-dire indiquant les tarifs demandés et appliqués et le détail des sommes perçues pour le transport. Si le récépissé à l'expéditeur ne contient pas des éléments de contrôle suffisant pour la vérification du trop perçu allégué, il est légitime d'exiger du demandeur la production du récépissé au destinataire plus complet que l'autre.

D'après la deuxième opinion, il est loisible au demandeur en répétition de l'indû, lorsqu'il s'agit de transports par chemins de fer, matière essentiellement commerciale, de justifier la demande en détaxe fondée sur l'exagération du tarif appliqué par tous les modes de preuve et même par simples présomptions laissées à l'appréciation du juge.

Il appartient, aux termes de l'art. 109 du Code de commerce, aux tribunaux statuant en matière commerciale de puiser les éléments de leur conviction dans tous les moyens de preuve établis par la loi, même dans les présomptions.

Les Compagnies répondent que, s'il est vrai qu'en matière commerciale la preuve du paiement peut être faite par de simples présomptions, il y a des exceptions à ce principe, et l'art. 109 précité n'est pas applicable quand la loi prescrit un mode spécial de preuve. Or, ici, les art. 49 du cahier des charges et 40 de la loi du 13 mai 1863 complétée par la loi du 30 mars 1872, déterminent en matière

de transports par chemins de fer la preuve du contrat de transport.

L'opinion contraire retourne cet argument contre les Compagnies et dit : en admettant que le raisonnement des Compagnies soit exact, le titre, preuve du contrat établie par la loi du 13 mai 1863, c'est le récépissé remis à l'expéditeur, c'est donc cette pièce qu'il faut représenter et non sa reproduction. Mais en réalité il n'y a pas exception à l'art. 109.

Au fond les Compagnies prétendent que le récépissé au destinataire est une lettre de voiture et que cette lettre doit être représentée par le réclamant aux termes de l'art. 10, loi du 13 mai 1863. Cette assertion n'est pas exacte. La loi du 13 mai 1863 a sanctionné le remplacement de la lettre de voiture par le récépissé, mais il n'en résulte pas nécessairement qu'il y ait une assimilation complète établie entre ces deux modes de preuve. Les Compagnies ne peuvent, de leur propre autorité, attribuer au récépissé des vertus juridiques qu'il ne possède pas et déroger aux principes généraux qui s'imposent en matière de preuve, en créant une fin de non recevoir non prévue par la loi. (En ce sens. C. ap. Montpellier, 19 janvier 1891; Trib. com. Bordeaux, 10 déc. 1891; C. Cas. 17 mai 1892; Trib. com. Libourne, 31 octobre 1891; C. ap. Paris, 17 déc. 1895. L. F. 1897 p. 134. En sens contraire, Trib. Com. Libourne, 1<sup>er</sup> déc. 1888, L. F. 1889, p. 151).

D'ailleurs si le récépissé ne contient que des données incomplètes touchant la nature des tarifs demandés et le décompte des frais, l'expéditeur n'est pas responsable de ces lacunes. En effet, l'expéditeur n'a aucun moyen légal pour exiger de la Compagnie des énonciations plus complètes que celles exigées par la loi, c'est-à-dire le prix total

des transports ; et de plus la déclaration d'expédition, restée entre les mains de la Compagnie et signée de l'expéditeur, sert à compléter le titre commun qui forme la loi du contrat et en fixe toutes les conditions.

Les articles 1235 et 1376 du Code civil ne déterminent nullement les conditions auxquelles celui qui a reçu par erreur ce qui ne lui était pas dû, doit le restituer à celui de qui il l'a indûment reçu. La seule obligation incombant à l'expéditeur demandeur en détaxe peut donc être l'obligation mise par le droit commun à la charge de tout demandeur : la preuve de la créance (Trib. Com. Bordeaux, 29 février 1888, L. F., vol. 1888, p. 269 ; Trib. Com. Bordeaux, 3 août 1889, L. F., vol. 23, p. 78). Le Ministre, ainsi que nous l'avons dit plus haut (circ. 5 nov. 1891), a imposé aux Compagnies la modification de la clause imprimée en bas du modèle réglementaire des récépissés et d'après laquelle la production du récépissé au destinataire aurait toujours été obligatoire au cas de réclamation.

Les Compagnies veulent éviter de faire des recherches dans les masses considérables de leurs papiers, elles soutiennent que non seulement en droit la représentation du récépissé ne suffit pas pour servir de base à une action en détaxe lorsqu'il s'agit d'expédition en port payé, mais qu'aussi en pratique cette représentation est nécessaire. Elles disent que si elles n'exigeaient pas la représentation du récépissé au destinataire elles pourraient s'exposer à rembourser deux fois le montant des détaxes, c'est-à-dire sur la présentation d'abord du récépissé à l'expéditeur et ensuite sur celle du récépisse au destinataire (C. Cas. 17 juin 1889, L. F., 1889, p. 153).

La crainte des Compagnies ne paraît pas justifiée. Elles

ne peuvent se trouver en face que d'un seul ayant-droit, celui qui a payé le port (l'expéditeur en cas de port payé, le destinataire en cas de port dû).

Les Compagnies peuvent prendre les mesures nécessaires pour savoir si le réclamant a droit de demander une détaxe sans avoir d'oblitération de récépissé à faire, autre que celle du récépissé qui aura servi à établir la détaxe.

Ainsi, en cas de port payé, le destinataire ne pourrait valablement introduire une action en son nom contre la Compagnie qu'en prouvant sa substitution aux droits de l'expéditeur par le remboursement des frais de transport et produisant cette fois lui-même, à l'appui de sa demande, le récépissé à l'expéditeur devenu sa propriété, ou l'engagement de ce dernier de renoncer à toute réclamation ultérieure vis-à-vis de la Compagnie.

Même à défaut de ces conditions que la Compagnie pourrait exiger pour se mettre en sécurité, le destinataire substitué aux droits de l'expéditeur aurait finalement une action contre ce dernier en vertu de la garantie légale attachée à toute cession de droit.

C'est aux Compagnies d'organiser leur service de telle sorte qu'elles puissent constater le paiement des détaxes déjà opéré. Pour résister à la demande de restitution de la surtaxe, une Compagnie ne peut s'appuyer sur un règlement intérieur défectueux qui ne peut obliger les tiers; en dehors des dispositions prises par l'administration supérieure dans un intérêt général et conformément aux lois sur la matière, les Compagnies de chemins de fer sont soumises aux obligations de droit commun.

Les Compagnies se garantissent contre la répétition de réclamations déjà réglées, en frappant d'un timbre humide indiquant le montant de la somme détaxée, les récépissés,



quand la demande est accueillie ; et en inscrivant, dans le cas contraire, une annotation qui permet de prouver le rejet de la demande.

On peut faire observer de plus que la prétention des Compagnies placerait le plus souvent les expéditeurs dans l'impossibilité d'obtenir la réparation du préjudice qui leur aurait été causé, si l'examen même de leur demande était subordonné à la production d'un document qui n'a jamais été en leur pouvoir et que le détenteur n'a pas intérêt à conserver. Bien plus l'expéditeur n'a aucun moyen d'action contre le destinataire à l'effet de se faire délivrer le récépissé : il se trouverait, en cas de refus de la part de ce dernier, dans l'impossibilité d'introduire une demande en détaxe si la production du récépissé au destinataire lui était imposée.

La question de la représentation du récépissé peut s'offrir sous une autre forme au cas d'expédition en port payé. Une réclamation de détaxe peut être faite, non plus par l'expéditeur, mais par le destinataire. Les Compagnies exigent aussi dans ce cas la présentation des deux récépissés avant de consentir à examiner la demande. D'après elles le récépissé délivré à l'expéditeur pour les expéditions en port payé fait seul la preuve du paiement et du contrat de transport : le récépissé au destinataire ne constitue qu'un duplicata du reçu remis à l'expéditeur. Un duplicata ne peut faire preuve, tant que le titre portant quittance existe.

En résumé nous pensons qu'au cas d'expédition en port payé, l'expéditeur ou le destinataire ne sont pas astreints comme condition préalable à l'examen de leur demande en détaxe de produire une pièce déterminée, en particulier le récépissé au destinataire qui accompagne la mar-

chandise et auquel l'expéditeur demeure complètement étranger (10 août 1887, Trib. Com. de Bordeaux, L. F., p. 267, 1888).

La seconde hypothèse est celle des expéditions faites en *port dû*. Il convient, comme il est indiqué en note dans les récépissés, de joindre à toute réclamation le récépissé au destinataire. Ce titre est alors la preuve du contrat de transport.

Les Compagnies ne peuvent exiger la présentation du double du récépissé remis à l'expéditeur : la jurisprudence paraît incliner en ce sens contre la prétention des Compagnies réclamant les deux récépissés en cas d'expédition en port payé par le destinataire (C. Appel Bordeaux, 16 déc. 1891, L. F., p. 250, vol. 1893 ; Trib. Com. Seine, 6 déc. 1893, L. F., p. 211 vol. 1894. Voir dans L. F., 1891, p. 152 et 181, deux solutions contraires sur cette question ; L. F., 1894, p. 74).

Signalons un cas dans lequel le récépissé était représenté, mais le réclamant refusait à tort de laisser apposer une marque spéciale. Une détaxe était consentie amiablement par la Compagnie mais à la condition expresse d'oblitérer par une mention (imprimée en partie) le récépissé de l'expédition à détaxer. Le refus absolu de l'intéressé ne fut pas approuvé et il y eut reconnaissance du droit de la Compagnie par le tribunal (27 mai 1887, Trib. Com. Bordeaux, L. F., vol. 20, p. 231).

Il est important de préciser l'étendue de la preuve fournie par le récépissé et de ne pas l'amoindrir tout en la maintenant dans de justes limites.

Le récépissé d'une Compagnie constatant un contrat entre l'expéditeur et le voiturier ne crée aucun lien de droit direct entre ce voiturier et le destinataire. Mais toutes les

fois que le destinataire a autorisé une expédition, l'expéditeur doit être considéré comme le mandataire de celui-ci. (Trib. Cor. Nevers, 5 janvier 1874. L. F., vol. 9, p. 168.)

Le récépissé est la preuve du contrat de transport, mais il n'a point nécessairement pour objet de constater le *paiement* du prix du transport. La preuve de ce paiement résulte de la livraison des marchandises.

Ce qui vient confirmer cette opinion, c'est qu'au bas des récépissés se trouvaient autrefois ces mots : « pour acquit... le chef de gare » Cette insertion indiquait nécessairement que le récépissé n'était pas un titre constatant la libération et que pour le devenir il devait être revêtu d'un acquit.

Une circulaire ministérielle du 16 mai 1874, permet de supprimer le « pour acquit... le chef de gare » sur la formule des récépissés P. V. dont le modèle avait été arrêté le 26 février 1866.

Le Ministre a décidé que les mots « pour acquit » ne figureraient plus dans la formule imprimée, parce que les Compagnies avaient émis la prétention de toujours l'utiliser comme un reçu. Souvent, il est vrai, le destinataire trouve intérêt à demander quittance du prix du transport, alors on écrivait à la main sur le récépissé le « pour acquit » ; le droit de timbre de 0 fr. 10 pour une somme supérieure à 10 francs sera perçu. La remise du récépissé constitue dans ce cas la preuve du paiement du transport et des frais afférents. Mais rien n'oblige le destinataire débiteur à accepter des Compagnies créancières un titre de libération.

Il peut à son gré suivre la foi de celles-ci et exiger que le récépissé lui soit remis *non revêtu* de la signature du chef de gare « *pour acquit* ».

Le destinataire y trouve un avantage celui de ne pas payer la somme de 0 fr. 10, montant de la valeur du timbre mobile qui devra être apposé sur le récépissé, si celui-ci sert de quittance.

L'article 10 de la loi du 13 mai 1863 fait un devoir aux Compagnies de délivrer le récépissé, mais non pas une quittance, au destinataire.

Le récépissé n'étant pas un titre constatant une dette au profit de la Compagnie la remise de ce titre faite par la Compagnie n'emporte pas nécessairement libération.

Tout ce que nous venons de dire pour les récépissés pouvant servir de quittance concerne les expéditions faites en port payé. Lorsque l'obligation de payer le transport incombe au destinataire, ces récépissés sont dits alors « en port dû ». Ils constituent tout à la fois le titre de la Compagnie pour réclamer des frais de transport et, après paiement, celui du destinataire pour la réception de sa marchandise.

Leur remise aux mains de ce dernier établit sa libération. Il s'ensuit que pour la décharge complète et respective des parties, ce document ne peut arriver entre les mains des destinataires qu'après une double perception, dont la première concernant les Compagnies se trouve actuellement comprise dans le timbre du récépissé lui-même (loi du 30 mars 1872, art. 1) et dont la seconde, applicable à toutes pièces signées ou non emportant la libération des sommes supérieures à 10 francs, doit s'opérer à l'aide d'un timbre mobile de 0 fr. 10 centimes qui reste à la charge du débiteur (loi du 23 août 1871, art. 18). Rien dans la loi du 23 août 1871 n'impose au débiteur l'obligation de retirer des mains de son créancier la preuve de sa libéra-

tion et ne donne à ce dernier le droit de le contraindre à la recevoir.

Il appartient au débiteur, à ses seuls risques et périls, de payer les sommes qu'il doit sans demander quittance. En pareil cas, les timbres de quittance apposés sur les récépissés non réclamés sont à la charge de la Compagnie; en ce sens, 27 janvier 1872, Trib. Com. de la Seine, L. F., p. 112, vol. 6.

Nous avons dit qu'un usage constant, né du développement des transports par voie ferrée, reconnu par le législateur lui-même dans la discussion de la loi de finances du 13 mai 1863, et définitivement consacré par celle du 30 mars 1872, a remplacé les lettres de voiture par les récépissés (Lyon-Caen et Renault, v. 3, n° 777). La jurisprudence en conclut que les récépissés doivent produire la plupart des effets des lettres de voiture, celui notamment de constituer au profit du porteur régulier une possession caractérisée et de lui assurer le bénéfice de cette possession. Ces titres par leur contexte, comme d'après une pratique invariablement suivie, expliquée par la rapidité des négociations commerciales, n'exigent pour leur transmission qu'une simple remise matérielle sans formalité de cession. (C. d'ap. Douai, 12 décembre 1874, L. F., p. 137, v. 9; 18 octobre 1894, Trib. Com. Seine.)

On peut citer comme exemple d'un cas où le récépissé remplace la lettre de voiture un arrêt de la Cour de cassation, 5 août 1878 L. F. p. 198, vol. 11.

« Attendu, en droit, que le récépissé d'expédition déli-  
« vré par une Compagnie de chemins de fer chargée de  
« transporter des marchandises, tient lieu de lettre de voi-  
« ture et représente l'obligation de la Compagnie vis-à-vis  
« de l'expéditeur et vis-à-vis du destinataire qui n'a point



« été partie au contrat ; que la désignation de ce destina-  
« taire ne peut indiquer par elle-même aux yeux du trans-  
« porteur une indication de la propriété et n'est pour lui  
« que la détermination nécessaire d'une condition du con-  
« trat de transport ; que si le destinataire est autorisé à se  
« prévaloir de cette désignation pour se faire remettre les  
« marchandises expédiées, c'est à la condition d'être nanti  
« du récépissé délivré par la Compagnie ; qu'au contraire  
« tant que ce titre n'est pas sorti des mains de l'expédi-  
« teur, le contrat intervenu entre lui et la Compagnie peut  
« être rompu avant toute exécution, par suite de l'accord  
« en vertu duquel les marchandises sont retirées par l'ex-  
« péditeur et le récépissé est restitué à la Compagnie.  
« La Compagnie ne peut se refuser à laisser reprendre les  
« marchandises déposées, sur la demande qu'il en fait et  
« sur la remise par lui effectuée du récépissé délivré à  
« son nom. Juger le contraire serait violer l'article 101  
« du Code de commerce, et par suite, violer l'art. 1382  
« du Code civil. »

L'expéditeur qui envoie un colis à un destinataire peut le lui adresser comme chose prêtée, louée. Le destinataire exerce seulement la possession de la chose pour la retirer du chemin de fer.

La Compagnie doit remettre la marchandise au destinataire lorsque celui-ci présente le récépissé qui avait été remis à l'expéditeur, et dont le récépissé au destinataire est la copie. Nous ajouterons que tant que le récépissé remis par une Compagnie à l'expéditeur ne lui est pas représenté par le destinataire, ou même lorsqu'il est représenté, la Compagnie mandataire de l'expéditeur doit se conformer aux ordres de celui-ci et, spécialement, elle ne peut remettre la marchandise au destinataire lorsqu'il est constant

que l'expéditeur lui en a fait la défense. (C. Cas., 15 nov. 1893, L. F., 1893, p. 273 et la note.)

La Compagnie doit montrer le contre-ordre au porteur du récépissé et le laisser s'expliquer avec l'expéditeur.

Les commerçants destinataires se servent souvent, dans la pratique, des récépissés de l'expéditeur comme instrument de crédit. Ils les remettent à un tiers en garantie d'une avance que celui-ci a consentie. Les tribunaux de commerce ne semblent pas critiquer cette manière d'utiliser le récépissé lorsque le porteur du récépissé à l'expéditeur a reçu ce récépissé du destinataire comme garantie du montant des sommes par lui empruntées. (Trib. Com. Seine, 5 juillet 1890.) Mais la question peut se compliquer, le prêteur qui a reçu le récépissé en gage peut lui-même vouloir l'endosser à un tiers. Cet endossement, disent le prêteur et l'emprunteur, est à tous égards valablement consenti, notamment en conformité des dispositions de l'article 92 du Code de Commerce. Il y aurait lieu pour les tribunaux de dire que la marchandise constitue un gage et que dès lors le destinataire ne peut plus prendre livraison de la marchandise.

Les tribunaux répondent que le « bon à livrer » inscrit par le destinataire (emprunteur) sur les récépissés au nom des prêteurs ne constitue pas virtuellement, au point de vue des tiers, une preuve de transmission de propriété. La mention sus-visée peut être considérée comme un endossement. Il n'apparaît nullement qu'un récépissé à personne dénommée, et non à ordre, soit transmissif de propriété par voie d'endossement. (Trib. Com. Seine, 21 sept. 1892, L. F., p. 108, vol., 1893.)

Certaines Chambres ou associations syndicales ont demandé la négociation et la transmissibilité par endosse-

ment des récépissés. On les assimilerait à ces deux points de vue aux connaissements. Voici les avantages : 1<sup>o</sup> Ils seraient des instruments de crédit pour les transactions commerciales. 2<sup>o</sup> Ils seraient attributifs de propriété au profit du destinataire. Celui-ci escompte, sur le vu de la pièce, la valeur de la marchandise. Cela faciliterait les emprunts en banque soit au destinataire, soit à la personne qu'il se serait substituée par endossement. Le droit pour le destinataire de disposer librement de la marchandise donnerait aux transactions plus de sécurité, en mettant l'expéditeur dans l'impossibilité de changer le destinataire en cours de route. Dans le cas de faillite ou de déconfiture de l'expéditeur, une marchandise en cours d'expédition ne pourrait plus être retenue et réalisée au profit de la faillite comme cela se pratique actuellement, même quand la marchandise a été payée d'avance. Le destinataire qui a expédié ou versé les fonds ne vient que au marc le franc comme les autres créanciers, dans la répartition de l'actif mobilier. Le Ministre a demandé aux Compagnies quelles difficultés cette manière de faire pourrait entraîner dans les rapports des Compagnies avec le public pour l'application du contrat de transport. (Circulaire 17 janvier 1896.)

Parfois les Compagnies laissent en blanc certaines cases des récépissés, par exemple : la mention des délais de transport, ou encore l'indication des tarifs. Les Compagnies sont en faute. Les mentions susvisées sont obligatoires, dans tous les cas pour les récépissés au destinataire, et elles doivent figurer dans les récépissés à l'expéditeur, à moins que l'expéditeur ne dispense la gare de départ d'en faire l'inscription. (Circ. min., 10 octobre 1892). Les agents des Compagnies doivent délivrer les récépissés

parfaitement lisibles et contenant en caractères nettement tracés et durables toutes les indications réglementaires. (Circ. min., 6 mars 1893.)

Nous verrons, en parlant du groupage des marchandises, qu'il peut y avoir lieu à la délivrance de plusieurs récépissés, pour une seule expédition, l'art. 2 de la loi du 30 mars 1872 est clair et ne suscite aucune difficulté.

« Les entrepreneurs de messageries et autres intermé-  
« diaires de transport, qui réunissent en une ou plusieurs  
« expéditions des colis ou paquets envoyés à des destina-  
« taires différents, sont tenus de remettre aux gares  
« expéditrices, un bordereau détaillé et certifié, écrit sur  
« du papier non timbré et faisant connaître le nom et  
« l'adresse des destinataires réels. Il sera délivré, outre  
« le récépissé pour l'envoi collectif, un récépissé spécial  
« à chaque destinataire. Ces récépissés spéciaux ne don-  
« neront pas lieu à la perception du droit d'enregistre-  
« ment au profit des Compagnies de chemins de fer, mais  
« ils seront établis par les entrepreneurs de transport  
« eux-mêmes, sur des formules timbrées que les Compa-  
« gnies de chemins de fer tiendront à leur disposition,  
« moyennant remboursement des droits et frais. Les  
« numéros de ces récépissés seront mentionnés sur le  
« registre de factage ou de camionnage, que ces dits  
« entrepreneurs ou intermédiaires sont tenus de faire  
« signer pour décharge par les destinataires. »

§ V. — Un nouvel enregistrement doit être fait par la Compagnie au moment de l'arrivée des marchandises.

L'ordonnance de 1846 n'ordonnait rien à cet égard, soit pour les bagages, soit pour les marchandises.

Le cahier des charges, art. 49, al. 2 est ainsi conçu :

« Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception ».

Il n'est point question des bagages des voyageurs, ainsi que nous l'avons déjà dit. La raison en est simple. Les bagages sont en général réclamés par leurs propriétaires au moment où ceux-ci descendent du train et vont quitter la gare. Les formalités d'un nouvel enregistrement auraient contribué à retarder la délivrance des colis et auraient été pratiquement inutiles, la Compagnie étant déchargée de toute responsabilité, le contrat de transport ayant reçu sa complète exécution, dès que le voyageur a retiré ses bagages contre la remise de son bulletin.

Nous parlerons plus loin des colis non réclamés à l'arrivée.

L'enregistrement des marchandises à l'arrivée reproduit les mentions les plus importantes du récépissé au destinataire. On y constate le poids, la nature du colis et de plus, la date exacte et l'heure de l'arrivée.

La responsabilité des retards, pertes ou avaries peut être ainsi plus facilement établie. C'est un complément utile de l'enregistrement au départ.

Cet enregistrement à l'arrivée a ceci de très spécial, qu'il ne donne lieu à la perception d'aucune taxe. C'est un service accessoire non rémunéré.

§ VI. — Les marchandises sont dès lors à la disposition des destinataires. Ceux-ci se présentent munis du récépissé remis à l'expéditeur et envoyé par la poste. La remise des colis et du récépissé au destinataire doit être



l'objet d'une grande surveillance de la part des Compagnies : il y a là une source de fraudes nombreuses assez faciles à éviter lorsque l'on connaît bien l'importance de chaque exemplaire du récépissé comme instrument de preuve. Citons des exemples.

Un expéditeur dépose des marchandises à expédier et reçoit un récépissé en échange. Il remet le récépissé au destinataire qui lui paie les marchandises.

L'expéditeur se hâte d'aller à la gare et déclare qu'il a changé d'avis. Il donne une nouvelle destination à ses marchandises, se fait délivrer un nouveau récépissé et l'envoie à un nouveau destinataire.

Le premier acheteur a droit de réclamer la réparation du préjudice à la Compagnie, car celle-ci n'aurait pas dû délivrer un nouveau récépissé avant de s'être fait restituer le premier. Il est d'un usage constant, dans le commerce, de considérer la remise au destinataire du récépissé délivré à l'expéditeur, par le chemin de fer, comme suffisant pour motiver le paiement des marchandises déposées dans les gares. Les Compagnies doivent tenir compte de cet usage et prendre la précaution de réclamer le premier récépissé avant d'en délivrer un nouveau. (Cour d'ap. Douai, 17 avril 1870. L. F., p. 248, vol. 3).

Un expéditeur remet des marchandises à la Compagnie, avec ordre de les expédier. Un récépissé de ces marchandises lui est remis, conformément à l'art. 49, § 4 du cahier des charges.

L'expéditeur transmet le récépissé au destinataire, lequel, sous la foi de ce titre, fait l'avance à l'expéditeur, sur le prix des marchandises, de sommes d'argent.

Néanmoins, la Compagnie laisse enlever les marchandises par l'expéditeur sans exiger la restitution du récé-

pissé ou l'autorisation du destinataire. Elle doit réparation à ce dernier, sauf son recours à elle, contre l'expéditeur. Elle a commis une faute lourde en privant le destinataire de son gage. (C. cas., 9 déc. 1873. L. F., p. 25, v. 7).

SECTION IV. — **Enregistrement. Taxe : Bagages; G. V.; P. V.**

§ I<sup>er</sup>. — Nous allons examiner la taxe d'enregistrement telle qu'elle existe.

Aux termes de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892, art. 2, 7, 11, 16, il est perçu pour l'enregistrement des bagages, articles de messageries, marchandises G. V. et P. V., denrées, finances, valeurs, objets d'art, chiens, voitures G. V. et P. V., cercueils, animaux G. V. et P. V., matériel roulant, un droit fixe de 0 fr. 10 par expédition.

Ce droit de 0 fr. 10 comprend certains impôts et le surplus est destiné à couvrir les frais de l'enregistrement. La dépense comprend le salaire du personnel (commis, chefs et sous-chefs), affecté à la réception et à l'enregistrement des bagages et de la marchandise au départ, et à la livraison de ces colis à l'arrivée, abstraction faite, bien entendu de tout ce qui se rapporte à la manutention des marchandises (objet d'une autre taxe).

Ce personnel est chargé : 1° au départ, de recevoir les bagages ou de vérifier les déclarations des expéditeurs, de délivrer un bulletin et de coller un numéro d'ordre sur les bagages; d'établir en double les récépissés, s'il s'agit de colis non accompagnés; de rechercher les taxes à appli-

quer sur le parcours, soit de la Compagnie, soit, s'il y a lieu, des autres Compagnies, dans le cas où l'expédition emprunte plus d'un réseau; et de dresser les feuilles d'expédition, les documents de douane et autres qui accompagnent souvent la marchandise; 2° à l'arrivée, de vérifier les récépissés, d'établir les registres d'arrivage, les lettres d'avis aux destinataires et de dresser toutes les écritures relatives à la livraison et à la sortie de la gare.

A ces dépenses il faut ajouter celles d'imprimés, fournitures de bureau, éclairage et chauffage.

La taxe est perçue pour toutes les expéditions sans exception, ni distinction, quelqu'en soit le poids (dans la limite des maxima prévus par le cahier des charges), quelle que soit la longueur du trajet.

Pour les expéditions empruntant plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, la taxe est perçue seulement une fois à la gare expéditrice. Et la raison en est que l'opération d'enregistrement dont les frais sont à couvrir ne se produit pas en cours de route à chaque changement de Compagnie.

Il est vrai qu'un nouvel enregistrement des colis en G. V. et en P. V. doit avoir lieu à l'arrivée, mais les frais de cette nouvelle opération sont censés remboursés par la taxe de l'enregistrement au départ.

Nous ne revenons pas sur ce que nous avons dit de l'enregistrement des bagages des voyageurs traversant Paris ou toute autre ville pour aller d'une gare d'une Compagnie à une autre gare de la même Compagnie. En pareil cas, un double enregistrement est perçu, mais cela nous paraît contraire au texte des conditions générales d'application des prix de transport, art. 1<sup>er</sup>.

Le droit d'enregistrement est toujours de 0 fr. 40, même

dans le cas où le voyageur, l'expéditeur ou commissionnaire de transport opérant groupage (art. 15 *bis*, tarif général G. V.), font transporter plusieurs colis à l'adresse d'un seul destinataire. Il n'est pas plus dispendieux d'enregistrer en même temps plusieurs colis qu'un seul, il n'y aurait pas de motif d'augmenter, en raison du nombre des colis, la taxe destinée à couvrir les dépenses.

Cette taxe de 0 fr. 40 est une taxe moyenne, dans certains cas elle est suffisante, et dans d'autres cas elle est inférieure aux dépenses faites par les Compagnies.

Plusieurs membres des Conseils chargés de l'étude des frais accessoires, considèrent qu'une différence de traitement suivant que les expéditions sont inférieures ou supérieures à 40 kilogs serait justifiée, même si le travail était le même dans les deux cas. L'augmentation de taxe et la taxe elle-même sont plus sensibles pour les expéditions d'un faible poids.

Disons, en passant, qu'une taxation progressive aurait des inconvénients : ce qu'il faut dans l'application, c'est une mesure simple et prompte.

Nous insisterons d'une façon particulière sur ce que l'on appelle le groupage.

§ II. — Lorsqu'il s'agit de l'application des tarifs de transport et du calcul des taxes afférentes, le cahier des charges, article 47, établit une distinction entre les expéditions faites par une même personne à une même personne et celles opérées par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transport.

Y a-t-il lieu de tenir compte de cette distinction au

point de vue de l'enregistrement et de la perception de la taxe correspondante ?

L'article 2 de la loi *du 30 mars 1872*, est, croyons-nous, le seul texte se rattachant à cette question :

« Article 2. — Les entrepreneurs de messagerie et  
« autres intermédiaires de transport, qui réunissent en  
« une ou plusieurs expéditions des colis ou paquets en-  
« voyés à des destinataires différents, sont tenus de  
« remettre aux gares expéditrices un bordereau détaillé et  
« certifié, écrit sur du papier non timbré et faisant con-  
« naître le nom et l'adresse des destinataires réels. Il  
« sera délivré, outre le récépissé pour l'envoi collectif, un  
« récépissé spécial à chaque destinataire, les récépissés  
« spéciaux *ne donneront pas lieu à la perception du*  
« *droit d'enregistrement, au profit des Compagnies de*  
« *chemins de fer*, mais ils seront établis par les entre-  
« preneurs de transport eux-mêmes, sur des formules  
« timbrées que les Compagnies de chemins de fer tien-  
« dront à leur disposition, moyennant remboursement des  
« droits et frais. Les numéros de ces récépissés seront  
« mentionnés sur le registre de factage ou de camionnage  
« que lesdits entrepreneurs ou intermédiaires sont tenus  
« de faire signer pour décharge par les destinataires.

« Ces livres ou registres seront représentés à toute  
« réquisition aux agents de l'enregistrement, chaque con-  
« travention aux dispositions qui précèdent sera punie  
« d'une amende de 50 francs et de 100 francs en cas de  
« récidive dans le délai d'un an.

« Ces contraventions seront constatées par tous les  
« agents ayant qualité pour verbaliser en matière de  
« timbre, et par les commissaires de surveillance admi-  
« nistrative. »



Avant d'aborder l'étude de cet article, rappelons en quelques mots ce que l'on entend par groupage.

On désigne ainsi la réunion en un seul colis, soit sous une même enveloppe, soit sous un même lien de plusieurs articles différents confiés par diverses personnes à un commissionnaire de transport et expédiés par celui-ci à un correspondant qui les reçoit pour les distribuer dans une même localité à plusieurs véritables destinataires (art. 47, cahier des charges). Cour de Cassation, 20 juillet 1853, S. 53. 1.644. — P. 53. 292. — D. 53. 1.216 ; Cour de Cassation, 9 juillet 1883, S. 84. 1.342. — P. 84. 1.834. — D. 85. 1.37.)

« La faculté de grouper les colis n'entraîne pas le droit de réunir sous une même enveloppe des colis payant le transport au poids et des colis payant le transport *ad valorem* ». Tribunal Commerce Seine, 23 juillet 1864.

Nous distinguons deux cas.

Dans le premier cas un expéditeur adresse plusieurs colis à un seul destinataire. Cet envoi, alors même que chaque colis est emballé à part, ne fait l'objet que d'un seul enregistrement et d'un seul récépissé au départ (article 50, Ordonnance 15 novembre 1846), par suite la taxe destinée à couvrir les frais de la Compagnie n'est perçue qu'une fois, ce qui est logique, car il n'y a pas groupage, il n'y a réellement qu'une seule expédition.

Dans le deuxième cas, les entrepreneurs de messagerie et autres intermédiaires de transport expédient à un même destinataire plusieurs colis distincts. Ils devraient incontestablement payer à la Compagnie la taxe d'enregistrement pour chaque colis. (Tribunal de Commerce, Seine, 22 juin 1864). « On compte autant d'expéditions que de colis, sauf groupage régulier ». Cour appel Paris, 6 mai 1865, S. 66. 2.230. — P. 66. 853. — D. 66. 1.120.

Mais ces entrepreneurs ou intermédiaires ont soin de réunir sous une enveloppe ou sous un même lien, en un seul colis, les différents objets et dès lors les Compagnies n'ont aucun recours contre eux, d'après le cahier des charges. Il suffit que les colis soient groupés sous cordes et solidement réunis ; les paragraphes 2 et 3 de l'article 5 des conditions d'application des tarifs généraux n'imposent pas l'obligation de les garantir par une enveloppe. (Tribunal Commerce Seine 22 juillet 1885 L. F. p. 237 vol. 18.)

Lorsque le destinataire doit en vertu de sa fonction répartir les colis, alors, mais alors seulement, il doit y avoir un récépissé par destination.

Les entrepreneurs ont droit d'exiger que l'ensemble des colis fasse l'objet d'un seul enregistrement : aucun texte ne le leur défend et l'art. 2, loi du 30 mars 1872, cité plus haut, confirme cette opinion : cet article spécifie que le récépissé délivré pour l'envoi collectif donnera seul lieu à la perception du droit d'enregistrement, ce qui fait pré-supposer qu'il y a un seul enregistrement.

On pourrait être tenté de dire que les industriels opérant le groupage portent atteinte aux intérêts des Compagnies en diminuant le nombre des perceptions des taxes d'enregistrement, car, sans cette intervention, les Compagnies auraient perçu autant de fois la taxe qu'il y aurait eu d'expéditeurs différents. Ce serait une erreur : les Compagnies ne voient pas, comme nous le dirons plus tard, une source de bénéfices dans les taxes d'enregistrement, mais seulement le remboursement de leurs frais. Les taxes de transport doivent être l'unique source des bénéfices. Que l'enregistrement soit fait à la demande d'un simple expéditeur ou d'un entrepreneur de transport, les dépenses des Com-

pagnies ne sont pas plus grandes dans un cas que dans l'autre, leurs écritures ne sont pas plus compliquées.

Peu leur importe de faire dix enregistrements et de percevoir dix fois la taxe de remboursement, ou de ne faire qu'un enregistrement et de ne percevoir qu'une fois la rémunération de leur travail. Elles ne manquent pas un gain, elles n'ont donc jamais réclamé à ce point de vue contre le groupage.

Nous disons que le travail de l'enregistrement n'est pas augmenté pour la Compagnie au cas de groupage. En effet, toutes les écritures spéciales seront faites en ce cas par l'expéditeur lui-même. Aux termes de l'article 7 cité plus haut, les récépissés spéciaux « seront établis par les entrepreneurs de transport eux-mêmes... »

Une seule charge supplémentaire qui n'existe pas pour l'enregistrement des colis d'un simple expéditeur incombe ici aux Compagnies, charge à vrai dire fort minime, les formules timbrées seront tenues à la disposition des commerçants en groupage par les Compagnies, « moyennant remboursement des droits et frais ».

Ces mots de l'article 7 nous indiquent que le Ministre, dans un arrêté, a dû fixer une taxe spéciale de frais accessoires pour rémunérer les Compagnies de cette légère dépense. En fait, les Compagnies vendent les formules au prix de revient et le ministre n'est pas intervenu.

La conclusion de tout ceci, c'est qu'il n'y a pas lieu de tenir compte au point de vue de l'enregistrement de la distinction entre les expéditions faites par une personne quelconque et celles opérées par les entrepreneurs de messageries et autres intermédiaires, sauf pour l'obligation imposée aux Compagnies de tenir des formules timbrées de récépissé à la disposition des entrepreneurs. Les Com-

pagnies ont prétendu que cette obligation est un droit pour elles, elles ont émis la prétention de forcer les commissionnaires en groupage à se servir toujours de la formule du récépissé extraordinaire, alors même que les commissionnaires font l'envoi d'un colis unique à un seul destinataire. La jurisprudence s'est prononcée en sens contraire. Donc, lorsqu'un commissionnaire de transports expédie par chemins de fer un colis isolé, la formule du récépissé à délivrer par la Compagnie est la formule *ordinaire* à laquelle a trait la loi du 13 mai 1863. La formule extraordinaire créée par la loi du 30 mars 1872 n'est affectée qu'à l'expédition des colis groupés que remet un tel commissionnaire à l'adresse de différents destinataires.

L'article 2 précité (loi du 30 mars 1872) n'a point été rédigé en vue de la question que nous venons d'examiner. Afin de ne plus être obligé d'y revenir et de ne rien laisser dans l'ombre, exposons de suite l'origine et le but de cet article.

Les entrepreneurs de messagerie et de roulage profitent d'une réduction notable sur les tarifs des chemins de fer, par le système du groupage. Ce système a pour effet d'éviter les divisions, les arrondissements de poids et le minimum de perception prévus par le tarif.

Les dispositions du cahier des charges procurent aux groupeurs un bénéfice incontestable, et aujourd'hui incontesté ; mais il n'est pas juste, il est préjudiciable au Trésor, qu'à ces profits ils joignent encore ceux qu'ils peuvent faire sur les récépissés, en réunissant en une seule plusieurs expéditions faites à des destinataires différents.

Pour assurer au Trésor le bénéfice qui doit résulter du timbre (1) à toutes les expéditions faites par chemins de

(1) Le timbre pour les récépissés et lettres de voiture a produit 33,471,480 fr. en 1895.

fer et rétablir, à cet effet, l'égalité de l'impôt entre tous les transports effectués, il est indispensable d'assujettir à autant de récépissés qu'il y a de destinataires réels, les expéditions faites par les entrepreneurs de messagerie, roulage, et autres intermédiaires de transport qui groupent, soit à couvert, soit à découvert, dans une même expédition des colis adressés à divers destinataires.

Tel est le motif pour lequel fut rédigé l'article 2 précité.

Nous exposerons plus loin, dans un chapitre spécial, les réclamations des Compagnies contre le taux actuel des taxes d'enregistrement, le bien fondé de leur demande, les avis des Commissions chargées d'examiner la question, en pratique et en théorie, et les réformes qui semblent devoir s'imposer.



## CHAPITRE II

### MANUTENTION

SOMMAIRE : *Section I.* — Manutention des bagages et des colis en G. V. — § I. Généralités ; Plan ; — § II. Manutention des bagages et colis en G. V. par les Compagnies ; Ordre et célérité ; Responsabilité. — § III. Manutention exceptionnelle par le public : cas non prévus par les textes, cas prévus par les textes. — § IV. Responsabilité. — § V. Délai ; Transmission ; Responsabilité. — § VI. Taxes : bagages, colis ; Manutention gratuite ; Frais de gare ; Frais de transmission et transbordement.

SOMMAIRE : *Section II.* — Manutention en petite vitesse. — § I. Principe ; Exécution par les Compagnies ; Exceptions. — § II. Opérations (responsabilité) : Chargement par les Compagnies ; Transbordement par les Compagnies ; Déchargement par les Compagnies ; Clause « sans garantie. » — § III. Délai ; Manutention par les Compagnies. — § IV. Manutention exécutée par le public : Responsabilité ; Poids très lourds ; Matériel roulant ; Wagons complets ; Traités de faveur ; Bestiaux ; Marchandises en vrac ; Informations à prendre : dimension des voies ; dimension du matériel ; quais, matériel, grues ; Accidents : arrimage ; Plombage ; Bâchage. — § V. Délai ; Manutention par le public ; Wagon complet ; Difficultés diverses, solution dans l'arrêté ministériel du 28 février 1894 ; Fourniture des wagons ; Départ des wagons ; Proposition nouvelle. — § VI. Mesure de police. — § VII. Taxes : Division des dépenses ;

Chargement ; Déchargement ; Frais de gare ; Transmission ; Détail des taxes ; Expédition inférieure à 40 kilos ; Expédition supérieure à 40 kilos ; Manutention par le public ; Déchargement en douane ; Embranchement particulier ; Location d'appareils ; Conséquences de la distinction des dépenses ; Transbordement ; Transmission ; Taxes diverses.

#### SECTION I. — Manutention G. V.

§ I. On comprend, sous la dénomination générale de manutention, plusieurs opérations accessoires au transport qui sont : les manœuvres de gare proprement dites, le chargement, le déchargement et le transbordement des marchandises sur wagon.

Ces services entraînent des dépenses variées divisées en salaire du personnel employé à la manutention proprement dite (chargement et déchargement des wagons), aux opérations de transmission, à la reconnaissance des marchandises, à la formation des trains, à l'établissement des écritures, dépenses de machines et de chevaux nécessaires à la composition de ces trains, frais de surveillance générale, frais d'éclairage des quais et cours de la P. V., ent etien des bâtiments et des appareils de levage, frais d'imprimés et de fournitures de bureau.

Toutes ces dépenses, sont rémunérées par des taxes qui sont divisées en deux catégories et dont la fixation est indépendante du parcours à effectuer et des prix établis pour ce parcours.

La première catégorie correspond au travail de chargement et de déchargement : elle est couverte par les droits afférents.

La deuxième catégorie renferme, sous le nom de frais de gare, tous les autres frais.

Dans notre étude de ces services de manutention et des taxes correspondantes, nous nous attacherons à suivre l'ordre dans lequel sont présentés les textes de la matière dans les conditions d'application des tarifs, après avoir commencé par délimiter exactement les services compris sous cette dénomination générale de « manutention. »

Nous avons dit que cette expression sert à désigner le chargement, le déchargement et la transmission des marchandises et les frais de gare.

Il y a d'autres services tels que le pesage, le camionnage, le factage qui sont de véritables annexes de la manutention. Ceux-ci nécessitent en effet une main d'œuvre comprenant des chargements, des déchargements et des déplacements à main d'homme ou à l'aide de machines. Il semble donc qu'on devrait les comprendre sous la dénomination générale de manutention.

Dans la théorie et dans la pratique ce mot n'a pas reçu un sens aussi large. Le pesage, le camionnage, le factage sont considérés comme des services absolument distincts de la manutention, rémunérés par des taxes spéciales, réglés par des articles distincts des arrêtés ministériels.

En résumé le mot manutention s'applique seulement aux actes des agents qui conduisent le matériel sur plusieurs voies spéciales, prennent les colis ou marchandises laissés soit sur une voiture, soit dans une cour, soit sur un quai, soit dans une halle, les chargent sur un wagon, les transbordent d'un wagon dans un autre dans les gares communes et enfin les déchargent à la gare d'arrivée, soit sur la voiture qui doit les conduire au domicile du destinataire, soit sur le sol, soit sur un quai.

Nous verrons que dans des cas exceptionnels les opérations de chargement et de déchargement peuvent ou doivent être effectuées par les expéditeurs et destinataires.

§ II. — Les arrêtés fixant les frais accessoires et les conditions d'application des tarifs parlent en premier lieu de la manutention des bagages et des colis expédiés en G. V.

En principe la manutention des bagages et des colis en G. V. doit être accomplie par les agents de la Compagnie.

Cette règle, si elle n'est pas formulée dans l'arrêté ministériel du 26 avril 1892 sur les frais accessoires, résulte cependant d'une façon très claire de cet arrêté combiné avec les conditions d'application des tarifs.

Ces conditions indiquent toujours comme exceptionnels les cas dans lesquels la manutention peut être accomplie, soit par les voyageurs, soit par les expéditeurs ou destinataires. Le principe auquel il est ainsi fait exception nous paraît être celui-ci : la Compagnie accomplit seule le chargement des bagages et des colis en G. V. Cette règle du contrat de transport a pour but d'assurer l'ordre et la célérité dans le service.

L'admission des voyageurs et expéditeurs ou destinataires dans les emplacements où les colis sont disposés pour le chargement ou le déchargement offrirait de graves inconvénients. La présence d'un public nombreux étranger au personnel de la Compagnie, le plus souvent inconnu des employés et se soumettant difficilement à leurs observations, apporterait des entraves au service, chacun voulant charger et décharger ses bagages et marchandises le plus vite possible. Cette concurrence deviendrait fréquem-

ment une cause d'encombrement et de désordre. En définitive, l'ensemble des opérations s'effectuerait avec une lenteur plus grande que si quelques employés avaient agi seuls, mais avec méthode.

De plus, les Compagnies sont responsables, jusqu'à la livraison, des bagages et colis pris en charge par elles. Cette responsabilité serait singulièrement aggravée si voyageurs, expéditeurs ou destinataires chargeaient et déchargeaient les marchandises. Les accidents déjà trop fréquents chez le personnel de l'exploitation se multiplieraient nécessairement avec les personnes peu habituées au mouvement des gares et aux opérations de manutention.

Des dommages pourraient être causés à leurs propres bagages par leurs propriétaires, et, ce qui est plus grave, à des colis appartenant à d'autres. Les responsabilités deviendraient difficiles à établir, les auteurs des détériorations demeurant inconnus.

Des vols seraient faciles à commettre au milieu de la confusion des expéditeurs et voyageurs venant les uns opérer un chargement, les autres un déchargement et se rencontrant dans leurs mouvements contraires.

Signalons encore un inconvénient de l'admission des destinataires dans les endroits où doit se faire le déchargement. Lorsqu'il s'agit des bagages, les Compagnies les remettent au public immédiatement après l'arrivée du train. Il n'en est pas de même des colis expédiés en G. V. Des écritures sont à établir avant la livraison. Les Compagnies ont un délai de deux heures, art. 55, conditions générales d'application T. g. G. V. pour vérifier les marchandises et opérer sur leurs registres les mentions qui doivent y figurer. Les destinataires très désireux d'obtenir



le plus vite possible la remise des colis, puisqu'il s'agit d'expéditions en G. V., demeurerait donc pendant un temps assez long sur les quais des gares et ce serait pour eux, comme pour les Compagnies, une cause perpétuelle de vexations et d'ennui.

Telles sont les principales raisons pour lesquelles le public n'a pas pu être admis à faire directement la manutention des colis et bagages.

§ III. — Cette règle admet toutefois quelques exceptions ainsi que nous l'avons indiqué plus haut.

Il y a d'abord des exceptions de fait.

De temps à autre des voyageurs propriétaires de bagages fragiles demandent et obtiennent des agents de la Compagnie l'autorisation de les placer eux-mêmes dans les wagons et de les en retirer. Cette tolérance a eu des inconvénients. Nous avons signalé, en parlant de l'enregistrement, les fraudes auxquelles ce mode de procéder donne lieu.

Il y a d'autres exceptions, celles-là légitimes et prévues par les textes. Dans certaines stations, dans les haltes, les Compagnies n'ont parfois qu'un seul agent. Les conditions d'application des tarifs contiennent alors des mentions conçues le plus souvent dans ces termes :

« Les voyageurs munis de bagages seront tenus de prêter leur concours à l'agent de la Compagnie dans cette halte, pour le pesage, le chargement et le déchargement des colis ».

Ou encore : « Le public prêterait son concours à l'agent de la Compagnie pour la manutention de ses colis jusque sur le quai. »

Le dernier alinéa de l'article 23 des conditions générales d'application des tarifs G. V. est ainsi conçu :  
« Dans toutes les gares d'expédition ou de destination où  
« il n'existe pas de grues ou de treuils de force suffisante  
« pour le chargement ou le déchargement des masses in-  
« divisibles pesant plus de 5.000 kilogs, le chargement et  
« le déchargement seront faits par les soins et aux frais,  
« risques et périls, de l'expéditeur ou du destinataire. »

Notons qu'il n'y a pas de règles analogues en ce qui concerne les voitures, chevaux et bestiaux. L'article 36 des conditions générales d'application dit que le transport ne doit être accepté qu'aux stations et pour les stations pourvues de quai d'embarquement ; les stations sont indiquées à la nomenclature par des renvois. Les expéditeurs ne peuvent suppléer à l'absence de quai.

L'art. 20 des mêmes conditions générales dit que :  
« Lorsque les chiens voyageront sans être accompagnés,  
« le chargement et le déchargement de ces animaux seront  
« opérés par les soins et aux risques et périls de l'expé-  
« diteur ou du destinataire.

« Si le destinataire ne se trouve pas présent à l'arrivée  
« du train, la Compagnie sera exonérée de toute respon-  
« sabilité pour les accidents qui pourraient arriver aux  
« chiens pendant le déchargement... »

Une Compagnie de chemins de fer n'encourt donc aucune responsabilité pour la perte d'un chien, alors que le destinataire est absent à l'arrivée, si ce chien s'enfuit, au moment du déchargement, et si la preuve d'aucune faute n'est établie contre la dite Compagnie. (C. Cas., 11 déc. 1876. L. F., p. 272, vol. 9 ; Trib. civ., Seine, 9 juin 1880. L. F., p. 69, vol. 14.)

Mais si un chien a pris la fuite à l'arrivée et que le

destinataire prouve qu'il y a eu faute de la Compagnie, par exemple si des chiens attachés ensemble ont été détachés par les employés, la Compagnie est responsable. (Trib. Com. Seine, 4 mars 1882, L. F., vol. 15, p. 215.)

Enfin, les conditions d'application des tarifs spéciaux renferment parfois la clause de chargement et de déchargement par les soins et sous la responsabilité des expéditeurs. Nous ne pouvons donner que quelques exemples. Il en est ordinairement ainsi pour les animaux vivants transportés dans les wagons à bestiaux; pour les animaux, instruments et produits admis dans les concours agricoles; pour les objets et produits divers admis dans les expositions d'horticulture.

Il serait désirable d'arriver sur ce point à l'unification des tarifs spéciaux des diverses Compagnies.

Toutes les exceptions que nous venons d'énumérer concernent uniquement le chargement et le déchargement. Le transbordement des colis ou animaux en G. V. est toujours effectué par les Compagnies; d'ailleurs, il se produit rarement, car les arrêtés ministériels des 30 avril 1883 et 26 avril 1892 décident que « le transbordement des animaux ne peut être imposé aux expéditeurs qu'aux gares frontières et aux gares de jonction avec un chemin de fer d'intérêt local. » (Art. 38 *bis*, conditions d'application T. g.)

§ IV. — Les Compagnies étant obligées en principe d'effectuer la manutention des colis et des bagages sont responsables des avaries qui peuvent résulter du fait de leurs employés ou des retards dans les opérations de chargement et de déchargement.

Nous exposerons longuement cette question de responsabilité au cas d'avarie en étudiant la manutention en P. V. ; c'est en effet surtout à l'occasion des chargements et des déchargements en P. V. que cette question a le plus d'intérêt. Nous nous bornerons à préciser ici la mesure dans laquelle une Compagnie est responsable des agents préposés à la manutention en G. V.

Dans les gares d'une certaine importance, des sous-facteurs préposés des Compagnies, salariés par elles, ont pour emploi spécial le maniement des colis ou bagages des voyageurs, l'enlèvement des bagages de la salle où ils sont livrés, pour les transporter sur les voitures désignées par les voyageurs, ou inversement. Si un sous-facteur, dans l'exécution de son service, cause un dommage, par exemple en posant trop violemment la malle d'un voyageur, les Compagnies sont responsables du préjudice causé dans l'exercice de leur commerce. (9 août 1894. C. ap. Paris.)

Les opérations de manutention des bagages sont relativement simples et les avaries sont plus faciles à éviter que pour les opérations afférentes aux marchandises de G. V. Des masses considérables et d'une extrême variété sont chargées et déchargées à l'aide de procédés divers dont l'emploi est rendu nécessaire en raison du prix élevé de la main-d'œuvre et de la rapidité exigée en G. V.

§ V. — La manutention en G. V. doit être terminée dans les délais fixés par les textes. Nous avons dit à propos de l'enregistrement que l'acceptation des bagages cesse dans toutes les gares ou stations, deux minutes au plus

tôt, après l'heure fixée pour la cessation de la délivrance des billets aux voyageurs ayant des bagages. Cette distribution cesse au plus tôt dans les grandes gares ou stations pour les voyageurs avec bagages, quinze minutes avant l'heure réglementaire du départ du train. Dans les autres gares et stations, la distribution cesse cinq minutes avant l'heure réglementaire. Lorsqu'un train est en retard, il doit être, autant que possible, délivré des billets aux voyageurs qui se présentent dans les limites fixées ci-dessus avant l'heure annoncée pour le passage du train en retard.

Les marchandises, animaux et objets quelconques à G. V. doivent être chargés dans le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement *trois* heures au moins avant l'heure réglementaire du départ du train, faute de quoi ils seront remis au départ suivant.

L'arrêté ministériel du 12 mai 1883 ajoute, art. 54, que les expéditeurs de voitures et d'animaux sont tenus de prévenir le chef de la gare ou station de départ, vingt-quatre heures au moins à l'avance, en lui faisant connaître le nombre et la nature des voitures ou des animaux qu'ils ont à faire transporter. Cette disposition ne s'applique pas aux chiens ni aux animaux en cage dénommés à l'art. 35.

Les bagages doivent être transportés en même temps que leurs propriétaires ; les textes des arrêtés ministériels ne prévoient pas de délai de transmission, au passage d'un réseau sur un autre. Lorsqu'un voyageur devra changer de train, les agents de la Compagnie devront

trouver de leur côté le temps suffisant pour porter les bagages d'un fourgon à l'autre.

Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques passant d'un réseau sur un autre par une gare commune, le délai de transmission est de trois heures, à compter de l'arrivée du train qui les a apportés au point de jonction, et l'expédition, à partir de ce point, aura lieu par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes dont le départ suivra l'expiration de ce délai (art. 3, arrêté ministériel du 12 juin 1866, modifié par l'art. 1<sup>er</sup> de l'arrêté ministériel du 3 novembre 1879).

A l'arrivée, les bagages doivent être déchargés immédiatement et remis sans délai aux voyageurs.

Les expéditions en G. V. doivent être déchargées et mises à la disposition des destinataires deux heures après l'arrivée du train en gare (Art. 4, arrêté ministériel, 12 juin 1866).

Toutefois les expéditions arrivant la nuit ne sont mises à la disposition des destinataires que deux heures après l'ouverture de la gare. (Art. 5 arrêté ministériel, 12 juin 1866.)

Mais cette disposition n'est pas applicable au lait, aux fruits, à la volaille, à la marée et autres denrées destinées à l'approvisionnement des marchés de la ville de Paris et des autres villes qui sont désignées par l'administration supérieure, les Compagnies entendues. Ces marchandises sont mises à la disposition des destinataires de nuit comme de jour dans le délai fixé à l'art. 4 (ci-dessus).

Il résulte de cette réglementation des délais de manutention que les Compagnies ne disposent que d'un temps assez court, pour les chargements, transmissions et déchargements.



Le dépôt des colis à transporter en G. V. effectué trois heures à l'avance, et même annoncé la veille, permet de préparer le chargement, de réunir les colis, de les placer de telle sorte que leur manutention puisse être rapide. Mais le chargement lui-même, et aussi le déchargement, doivent s'accomplir dans un temps extrêmement bref, celui de l'arrêt d'un train de voyageurs. Ce sont, en effet, ces trains qui transportent les colis en G. V. et leurs stationnements dans les gares ne doivent jamais être prolongés, quel que soit le nombre de marchandises à charger et à décharger.

On peut donc dire que les délais sont accordés plutôt pour la préparation de la manutention que pour cette opération elle-même.

Les Compagnies doivent concilier les précautions à prendre avec la célérité exigée par ce service.

Leur responsabilité en cas d'accident ou de retard dans les opérations cesse lorsque les voyageurs et les expéditeurs placent eux-mêmes leurs colis dans les wagons ou les reprennent, soit en vertu d'une tolérance, soit en vertu de l'une des clauses spéciales indiquées plus haut.

Les expéditeurs sont parfois autorisés à charger autant de têtes de bétail qu'ils peuvent en faire entrer dans un wagon. Si les animaux meurent étouffés, les expéditeurs n'ont aucun recours contre la Compagnie. Ils ne peuvent rejeter sur celle-ci la responsabilité des pertes en alléguant qu'ils n'ont eu à leur disposition qu'un matériel trop étroit.

Lorsque la Compagnie a des wagons de divers types appropriés au transport des animaux, elle se réserve toujours le droit de ne fournir que ceux de ces wagons qui

sont disponibles à la gare de départ au moment de l'embarquement.

La clause d'un tarif général ou spécial de G. V., aux termes de laquelle le chargement et le déchargement s'opèrent par les soins et aux risques et périls de l'expéditeur ou du destinataire ne s'applique qu'aux gares de départ et d'arrivée. Il ne faudrait pas en conclure que pour les transmissions en cours de route la Compagnie serait exonérée de toute responsabilité en cas d'accident. Tout est de droit strict en cette matière. (En ce sens : Trib. Com., Seine, 13 décembre 1884, L. F. v., 18, p. 197.)

§ VI. — Les Compagnies, malgré leur responsabilité, ne reçoivent aucune rétribution pour la manutention des bagages dont le poids ne dépasse pas la franchise établie par l'article 44 du cahier des charges.

« Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus  
« de 30 kilos n'aura à payer, pour le port de ce bagage,  
« aucun supplément du prix de sa place.

« Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilos  
« pour les enfants, transportés à demi-prix. »

Les rédacteurs du cahier des charges ont pensé que 30 kilos était un poids trop faible pour qu'il y eût lieu d'en rémunérer le travail de manutention. De plus on a voulu que la franchise, sauf les frais accessoires d'enregistrement, fut complète.

L'art. 3 de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892, sur les frais accessoires, prévoit le cas où le voyageur aurait un excédent de bagages d'un poids supérieur à 40 kilos. Il est alors perçu pour la manutention (chargement et dé-

chargement) un droit de 1 fr. 50 par tonne (un impôt de 1871 aujourd'hui aboli portait cette taxe à 1 fr. 76). La perception a lieu par fraction indivisible de 40 kilos; il importe de bien saisir le sens de cet article dont le texte pourrait être plus clairement rédigé. Pour l'établissement de la taxe, il faut faire abstraction des bagages transportés en franchise. C'est seulement lorsque le poids de l'excédent dépasse 40 kilos que l'opération est rémunérée.

Autrement dit, la taxe ne portant que sur les excédents, un voyageur ordinaire n'est obligé de payer la taxe de manutention que s'il fait transporter un poids *total* de bagages supérieur à 70 kilos.

Les militaires doivent payer ces taxes de chargement et de déchargement sans bénéficier d'aucune diminution de prix, car la réduction du tarif ordinaire prévu dans l'art. 54 en faveur des militaires, de leurs chevaux et de leurs bagages, ne s'applique pas aux frais accessoires. Ce texte doit être interprété restrictivement. D'ailleurs la jurisprudence nous paraît constante en ce sens, même dans le cas où les militaires voyageant en corps effectuent eux-mêmes, sans être requis, le chargement, le déchargement ou le transbordement des bagages et colis qui les accompagnent.

Il faudrait un texte spécial du cahier des charges pour autoriser un militaire ou l'Etat à payer un prix moindre que celui payé par le public. (Cons. d'Etat, 8 août 1865, Lebon, chronologie p. 772; 26 août 1865, Lebon, chronologie p. 864; 5 août 1868, Lebon, chronologie p. 874; Cons. Préf. Seine, 4 juin 1878, Daum. 1878, p. 263).

D'après l'art. 3 de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892, les articles de messagerie, marchandises à G. V. et denrées, pesant de 0 à 40 kilos inclusivement sont aussi exempts de tout droit de manutention.

Cette règle s'étend aux animaux de petite taille, tels que : chiens, chats, cochons d'inde, singes, écureuils, oiseaux placés dans des cages ou paniers taxés pour le prix du transport, (art. 10 arrêté ministériel, 26 avril 1892).

Les motifs de ces exemptions du droit de manutention sont les mêmes que lorsqu'il s'agit de bagages.

La même exemption de taxe de l'art. 3 est étendue, et ici sans aucune limitation de poids, 1<sup>o</sup> aux articles taxés à la valeur, 2<sup>o</sup> aux chiens. Enfin, dans le cas où d'après les conditions des tarifs spéciaux le chargement et le déchargement sont accomplis par les expéditeurs et destinataires il n'est perçu aucun droit par les Compagnies.

On peut d'une façon générale résumer toutes les exceptions de la manière suivante.

Il n'est point perçu de taxes de manutention pour toutes les expéditions pesant au maximum 40 kilos, ni pour toutes celles dont le prix de transport n'est pas établi d'après le poids, sauf, dans ce dernier cas, pour les voitures, cercueils et animaux et sauf les cas limités de manutention exécutée par le public. Lorsqu'il y a lieu de percevoir la taxe de manutention pour les articles de messagerie, marchandises à G. V., denrées et animaux de petite taille en cages ou paniers assimilés aux articles de messagerie par l'article 10 de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892, cette taxe est de 1 fr. 50 par tonne. La perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilos.

L'article 8 de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892 fixe la taxe pour les voitures, cercueils et animaux.

« Il est perçu pour la manutention (chargement et « déchargement) des voitures, des cercueils et des ani-  
« maux, les droits ci-après :

|                                        |      |    |           |
|----------------------------------------|------|----|-----------|
| Voitures. . . . .                      | 2 f. | »  | par pièce |
| Cercueils . . . . .                    | 2    | »  | —         |
| Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, ânes | 1    | »  | par tête  |
| Poulains, bêtes de trait. . . . .      | 1    | »  | —         |
| Veaux et pores. . . . .                | 0    | 40 | —         |
| Moutons, brebis, agneaux et chèvres. . | 0    | 20 | — .»      |

Le texte des arrêtés ministériels fixant les taxes des frais accessoires pour la G. V., indique avec soin que les droits perçus pour la manutention en G. V. ne rémunèrent que le chargement et le déchargement ou le transbordement des colis, mais non pas les frais de gare.

Ceux-ci, en effet, sont négligeables en ce qui concerne le transport des excédents de bagages et des marchandises en G. V. Il en existe assurément quelques-uns, par exemple l'éclairage, mais ces frais sont suffisamment rémunérés d'autre part, grâce aux prix des autres services pour lesquels ils sont également indispensables.

Les frais de gare résultent principalement de la formation des trains et du déplacement des véhicules pour les mises à quai : ces frais, considérables lorsqu'il s'agit de la P. V., sont moindres au cas de G. V. puisque les bagages et colis en G. V. sont transportés dans les trains formés pour les voyageurs. Le transport des animaux nécessitant des mises à quai est peu fréquent en G. V. et lorsqu'il y a lieu les Compagnies utilisent pour la G. V. les installations de la P. V.

Telles sont les raisons pour lesquelles il n'est pas perçu de frais de gare au cas de manutention en G. V.

L'arrêté sur les frais accessoires fixe les taxes de manutention des bagages et des colis en G. V., sans ajouter cette prescription qu'au cas où l'expédition emprunte plusieurs lignes concédées à des Compagnies

différentes, les frais de chargement et de déchargement ne seront perçus qu'une seule fois, alors que cette prescription est formulée en termes exprès pour la manutention des marchandises en P. V., et pour l'enregistrement tant en G. V. qu'en P. V.

Il résulte de là que les frais de chargement et de déchargement des bagages et des colis en G. V. doivent être payés autant de fois qu'il y a de Compagnies distinctes participant au transport. Il en est ainsi, alors même qu'à chaque changement de réseau, les opérations de chargement et de déchargement ne sont point effectuées et que le wagon arrive à destination tel qu'il a été chargé au départ. Les bagages et colis en G. V. forment donc une exception au principe admis pour la transmission des colis en P. V. Nous aurons plus tard occasion de signaler une circulaire ministérielle, dans laquelle le ministre se propose de faire disparaître cette exception en ce qui concerne les bagages et les chevaux.

#### SECTION II. — Manutention en P. V.

§ I. — L'étude de la manutention en P. V. nous retiendra plus longtemps que l'examen spécial de la G. V. C'est à propos de la P. V. que se posent le plus souvent les questions générales les plus importantes relatives à la manutention. Il est naturel d'en faire ici l'étude, bien que cette étude eût trouvé aussi sa place dans le chapitre de la G. V.

Le chargement, le déchargement et la transmission des marchandises doivent, en principe, être accomplis par les



Compagnies. Nous ne reviendrons pas sur les motifs de cette règle qui sont analogues à ceux exposés pour la G. V.

La responsabilité des vols, avaries et pertes, d'une part, d'autre part la nécessité de se conformer aux conditions de délai stipulées pour la manutention des marchandises seraient l'origine de difficultés trop nombreuses si les expéditeurs pouvaient, en dehors des exceptions prévues, opérer la manutention.

Les Compagnies font donc, le plus souvent, exécuter ces opérations par leurs employés, il en résulte qu'elles sont responsables des avaries, des pertes et des retards. (C. cas. 13 août 1872, S. 72. 1. 304. — P. 72. 735. — D. 72. 1. 229.)

C'est une application de l'article 103 du Code de Commerce, aux termes duquel le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors le cas de force majeure, et des avaries autres que celles qui proviennent de la force majeure ou du vice propre de la chose. L'article 104 du même Code est relatif au retard.

Cette responsabilité pourrait être excessive, si les Compagnies étaient tenues de charger ou de décharger toutes les marchandises présentées par les expéditeurs quels que fussent le poids, le volume ou la nature. Des arrêtés ministériels ont limité les obligations des Compagnies.

Plusieurs arrêtés établissent des règles spéciales pour les matières inflammables, explosibles ou dangereuses et pour les masses indivisibles ou objets de dimensions exceptionnelles (arrêtés des 7 et 9 janvier et 9 avril 1888). (Sarrut, n° 258 et s. ; Féraud Giraud, n° 471 et s. ; arrêté, 27 mai 1887, sur le chargement et le déchargement des matières infectes.)

La question du transport par chemins de fer des matières dangereuses ou infectes était réglée par les arrêtés ministériels du 10 janvier 1879, 9 janvier 1888 et 27 mai 1887, convention internationale de Berne, 14 octobre 1890. Un projet de règlement a été soumis par le Ministre aux préfets, le 15 mai 1896. Une commission spéciale, instituée par décisions ministérielles des 31 décembre 1896 et 13 février 1897 a résumé ses principales discussions sur le projet de refonte générale de la réglementation du transport par chemins de fer des matières dangereuses, infectes, etc., dans un rapport en date du 4 juin 1897.

Lorsqu'il s'agit de matières inflammables, explosibles, dangereuses ou infectes, il faut nécessairement se reporter aux prescriptions spéciales renfermées dans les arrêtés sur la matière. Leur interprétation n'a pas jusqu'ici donné lieu à contestation : ils sont souvent modifiés et une étude détaillée de chacun d'entre eux nous paraît sans utilité pratique.

Une circulaire ministérielle du 3 juillet 1889 (L. F., vol. 22. p. 168), rappelle aux administrations des Compagnies de chemins de fer leur responsabilité, et les invite à adresser les recommandations les plus formelles aux agents pour les obliger à manutentionner les marchandises avec les soins nécessaires pour en éviter la détérioration.

§ II. — Dans le langage technique l'opération du chargement embrasse les divers travaux à effectuer soit à main d'homme, soit avec des appareils spéciaux, depuis la prise en charge des marchandises jusqu'au départ du véhicule qui doit les transporter à destination.

Si pour certains produits, cette opération est terminée dès qu'ils sont rangés sur le plancher du wagon, de manière à ne pas se nuire les uns aux autres, il n'en est pas de même pour la plupart des marchandises et notamment pour celles qu'il faut préserver des intempéries. Pour celles-ci, le chargement nécessite, en outre, des précautions particulières qui constituent le bâchage, lorsque le chargement a lieu sur wagon découvert.

Ce bâchage, dont nous reparlerons plus tard, est une des opérations les plus difficiles et les plus importantes du chargement. Les Compagnies en sont responsables. Lorsqu'on fait application des tarifs généraux, il n'y a pas de difficulté et la jurisprudence est constante en ce sens.

L'arrimage et l'aménagement des marchandises dans les wagons doivent également être effectués avec soin. Les masses les plus lourdes devront être disposées de manière à ne pas écraser les plus légères.

Le chargement ne doit pas dépasser en hauteur et en largeur les gabarits placés dans les gares.

Lorsque les wagons doivent circuler sur plusieurs réseaux, il faut naturellement les charger d'après le gabarit le plus petit, commun aux réseaux à traverser. Si, par erreur, les employés font un chargement volumineux nécessitant un transbordement à la gare de jonction des réseaux, les frais de cette manutention supplémentaire sont à la charge de la Compagnie en faute. Nous ne croyons pas que cela ait été jamais contesté : la réparation de la faute incombe à son auteur.

Les Compagnies qui perçoivent les frais de chargement doivent, en particulier pour les animaux, prendre toutes les précautions pour qu'ils soient installés dans les wagons d'une façon convenable et qu'ils puissent voyager

dans les conditions de complète sécurité. Cette responsabilité est très lourde, car les Compagnies sont déclarées responsables au cas de mort de l'un des animaux, si elles n'arrivent pas à prouver que l'animal a péri par suite d'un cas de force majeure ou d'un vice propre, même dans le cas où un palefrenier de l'expéditeur aide le personnel de la Compagnie dans le chargement. (Trib. Com. Montpellier, 18 avril 1863. L. F., *Jour. Trib. com.*; vol. 13, p. 186. C. ap. Paris, 6 avril 1880. L. F., vol. 20, p. 138.)

Les Compagnies sont responsables des avaries et pertes survenues pendant le transbordement, sauf bien entendu le cas de force majeure ou de vice propre de la chose. Il est de leur intérêt de rendre cette occasion de manipulation des marchandises aussi rare que possible, mais elles ne peuvent pas toujours l'éviter.

Le transbordement s'impose non seulement aux points de jonction de deux voies ayant des largeurs différentes, mais encore dans plusieurs autres cas.

Une Compagnie peut, même lorsque les largeurs de voies sont identiques, refuser de recevoir les wagons d'une autre Compagnie, soit parce que les wagons présentés ne sont pas en bon état d'entretien, soit parce qu'elle veut éviter un compte d'échange de matériel avec des Compagnies n'offrant aucune garantie pécuniaire.

Le transbordement peut encore être nécessité pour les colis de détail aux changements de réseaux et aux bifurcations de lignes, lorsque ces colis ne forment pas le chargement complet d'un véhicule à la destination de la seconde ligne ou du second réseau.

Les Compagnies sont responsables des avaries survenues et des dommages causés par la faute ou le fait de leurs agents dans le déchargement.

Les marchandises doivent être déchargées avec soin, disposées de telle manière que la reconnaissance soit possible et que l'enlèvement puisse être opéré sans difficulté par le destinataire.

Cette responsabilité est étroitement limitée aux avaries ; on ne peut l'étendre aux ennuis résultant pour le public de l'insuffisance des appareils de levage ou des quais de déchargement dans les gares pour certaines expéditions exceptionnelles, bien que les marchandises composant une seule et même expédition doivent faire l'objet d'une seule et même livraison à l'arrivée.

En cas d'insuffisance des quais, les Compagnies ne peuvent être tenues d'opérer le déchargement en entier avant que le destinataire ait commencé à opérer, de son côté, la vérification ou l'enlèvement des marchandises. Elles ne peuvent en effet être assujetties à l'impossible et être forcées d'avoir des appareils puissants et des quais de grande étendue dans toutes leurs gares. Elles sont simplement obligées de décharger la marchandise sur les quais, sans interruption ni suspension, au fur et à mesure de l'enlèvement, après vérification opérée par les destinataires.

Ceux-ci gardent le droit de refuser le tout, dans le cas d'indivisibilité de l'expédition, si la vérification des derniers objets justifie un refus.

La délivrance, sans interruption ni suspension de la vérification et du chargement sur les charrettes des destinataires, constitue la livraison unique et totale dans les limites du possible. (C. ap., Paris 14 juin 1870, L. F., v. 4, p. 169.)

C'est une question de fait à apprécier par les tribunaux dans chaque cas où ils sont saisis par un expéditeur ou

destinataire, à l'occasion des retards apportés à la manutention des marchandises, de savoir si le personnel et le matériel des Compagnies sont suffisants dans telle ou telle gare. Les tribunaux ordonnent au besoin aux Compagnies de suppléer à l'insuffisance susdite et à défaut par celles-ci de le faire dans un délai fixé, elles sont condamnées à payer aux expéditeurs des dommages-intérêts. (C. Cas., 27 mai 1862, S. 62. I. 966. — P. 62. 828. — D. 62, I. 432.)

Les Compagnies de chemins de fer font parfois réparer les marchandises détériorées par la mauvaise manutention ; cela ne les libère pas complètement. Elles doivent encore indemniser le propriétaire de la dépréciation subie par la marchandise et du préjudice causé par le retard dans la livraison. (Trib. com. Seine, 16 avril 1868 ; Trib. com., Montpellier 10 mars 1868.)

Lorsque le déchargement a été opéré, les manœuvres et manutentions nécessitées par l'exploitation des voies ferrées, et accomplies sous la responsabilité des Compagnies, sont terminées.

Les Compagnies ne sont pas obligées de recharger à leurs risques les marchandises sur les camions ou voitures des destinataires.

Si un accident survient pendant cette nouvelle opération les Compagnies ne sont pas responsables du fait de leurs agents qui auraient par complaisance prêté leur concours aux propriétaires des marchandises.

De même si un accident survient, par cas fortuit, au destinataire auquel la Compagnie prête les engins gratuitement pour recharger, l'accident doit rester au compte de celui qui en est l'auteur (art. 1891, C. civil, 17 fév. 1873, Trib. Com. Bourges, L. F., v. 8, p. 141).



Afin d'échapper à la responsabilité des avaries ou pertes, les Compagnies du Midi et du Nord et l'administration des chemins de fer de l'Etat stipulent que pour les marchandises taxées aux prix des tarifs spéciaux elles ne répondent pas des avaries, à moins d'indication contraire dans les tarifs appliqués. Les Compagnies du P.-L.-M., d'Orléans et de l'Ouest étendent cette règle à tous leurs tarifs spéciaux sans exception (art. 3 des conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux). Il importe de préciser exactement le sens de cette stipulation d'irresponsabilité en ce qui concerne la manutention.

Si l'on se borne à l'examen de la jurisprudence, on arrive à conclure que la clause d'irresponsabilité ne saurait être absolue, c'est-à-dire qu'elle ne peut annihiler l'art. 103 du Code de commerce. Elle ne peut avoir pour effet d'affranchir les Compagnies des fautes de leur personnel; il en résulte seulement que la preuve de ces fautes reste à la charge de ceux qui les invoquent. La jurisprudence est aujourd'hui constante en ce sens. (C. d'ap. Amiens, 18 août 1883. L. F., p. 88, vol. 19.)

En fait, les expéditeurs et destinataires n'ayant le plus souvent aucun moyen possible de surveillance sur la manutention des marchandises, ni en gare, ni en cours de voyage, il leur est fort difficile de prouver que les avaries sont le résultat de la faute des agents de la Compagnie.

Il est vrai que, au cas de faute en matière commerciale, la preuve testimoniale est de droit, et la preuve qui résulte des présomptions graves, précises et concordantes est sur la même ligne. Mais cela ne fait que diminuer, sans les faire disparaître, les difficultés auxquelles se heurtent les expéditeurs, difficultés qui expliquent les variations de la jurisprudence.

Dans les procès suscités par les avaries, on peut effectivement observer en général le vague des décisions de Cour d'appel sur la preuve des avaries à admettre ou rejeter.

Seul, un point est nettement établi : lorsqu'il s'agit de marchandises qui offrent une résistance suffisante pour que le transport s'effectue sans avaries et qui, néanmoins, sont remises brisées au destinataire, la Compagnie chargée du transport est condamnée à rembourser au propriétaire la valeur des colis brisés et à lui payer des dommages intérêts, par le motif que l'avarie des marchandises dont il s'agit n'a pu être que le résultat d'un choc violent survenu au chargement ou déchargement opéré par le personnel de la Compagnie. (18 août 1883, C. ap. Amiens, L. F. p. 88, v. 49; 29 mars 1886, C. Cass. L. F. p. 94, v. 49; voir une note L. F. v. 49, p. 88.)

Les détériorations ne donnent pas toujours, par leur nature même, des présomptions suffisantes pour établir la faute des transporteurs, et le résultat de la clause « sans garantie » est alors pratiquement, sinon théoriquement, d'annihiler l'article 103 du Code de Commerce et d'exonérer les Compagnies des soins et des précautions les plus usuelles qu'elles sont tenues d'apporter à la manutention des marchandises. Les expéditeurs auraient tort de se plaindre, puisque ce sont eux qui ont volontairement choisi le tarif avec clause d'irresponsabilité.

Exposons en quelques mots les vrais principes du droit en ce qui concerne la clause de non responsabilité.

Il est permis de s'exonérer de la responsabilité des fautes non intentionnelles qui ne constituent pas des fautes lourdes ou un dol. Cela n'est nullement contraire à l'ordre public (arg. art. 98 C. Com.).

La jurisprudence donne une interprétation arbitraire à

la clause de non responsabilité, lorsqu'elle dit que cette clause a pour unique effet de mettre la preuve de la faute à la charge de celui qui actionne la Compagnie (Lyon-Caen et Renault, vol. 3, n° 626). Quand une Compagnie stipule qu'elle ne sera pas responsable des pertes ou avaries, il n'y pas de doute sur le sens de la convention ; la clause a pour objet la responsabilité même et non pas une question de charge de la preuve.

Malgré la contradiction apparente, le système de la Cour de cassation n'est cependant peut-être pas inconciliable avec les principes généraux du droit que nous venons d'indiquer.

Si la Cour suprême interprète la clause de non responsabilité en disant simplement : cette condition du contrat signifie que la charge de la preuve est intervertie, alors assurément la Cour dénature le sens de la convention en rendant la Compagnie responsable des fautes légères, non intentionnelles. Mais si pour déclarer la Compagnie responsable, la preuve d'une faute ayant été faite à la charge de celle-ci, la Cour exige que la faute soit une faute lourde ou un dol, alors l'interprétation de la clause de non responsabilité n'est plus arbitraire.

En effet, on peut alors résumer ainsi le système de la Cour de cassation. Chacun est toujours responsable de sa faute lourde ou de son dol : une Compagnie peut se soustraire à la responsabilité des pertes et avaries qui résultent d'une faute légère, accidentelle et n'impliquant pas la volonté de mal faire. L'expéditeur qui a accepté la condition de non responsabilité a toujours le droit, au cas de perte ou avarie, de rechercher s'il n'y a pas eu faute lourde ou dol de la Compagnie. S'il n'arrive pas à faire la preuve, ou s'il ne fait la preuve que d'une faute légère à la charge

de la Compagnie, celle-ci ne peut être condamnée à la réparation du préjudice causé.

Les motifs des jugements ou arrêts ne sont pas toujours en harmonie avec ce raisonnement : mais les solutions des points en litige, données par la Cour suprême, trouvent ainsi une explication. On peut s'en convaincre en rapprochant l'arrêt cité plus haut (29 mars 1886, pièces de fonte brisées) d'un autre arrêt cité plus loin à propos du bâchage (C. cas. 14 avril 1885). Dans le cas de pièces de fonte brisées, la Compagnie est déclarée responsable : il s'agissait d'une faute lourde. Au cas de fourrages avariés, la Compagnie n'était pas jugée responsable, sa faute pouvant être considérée comme légère.

Le Comité consultatif des chemins de fer, en présence des difficultés soulevées par l'interprétation de la clause de non responsabilité, a résolu de ne plus donner d'avis favorable à l'insertion de conventions de cette nature dans les tarifs.

Il est d'accord en cela avec une ancienne opinion de la Cour de cassation, opinion dont les termes nous sont donnés par un arrêt concernant la preuve des pertes ou avaries de route (29 mai 1866) : « L'expéditeur n'ayant aucun « moyen possible de surveillance sur les marchandises « transportées, ni en gare, ni en cours de voyage, c'est à « la Compagnie à prouver que la perte ou l'avarie ne peut « être le résultat de sa faute ou qu'aux termes de la « dite clause (sans garantie), sainement entendue, elles « proviennent du vice propre de la chose. »

§ III. — Les Compagnies de chemins de fer sont responsables du préjudice causé aux expéditeurs ou destinataires par les retards de la manutention accomplie par

leurs agents soit au départ, soit en cours de route, soit à l'arrivée.

Aux termes de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, art 6 : « Les animaux, denrées, marchandises, et objets « quelconques, à P. V., seront expédiés dans le jour qui « suivra celui de la remise. »

D'après l'article 9 du même arrêté modifié et complété par l'article premier de l'arrêté ministériel du 3 novembre 1879 : « Pour les animaux, denrées, marchandises et ob- « jets quelconques passant d'un réseau sur un autre par « une gare commune, le délai d'expédition fixé à l'art. 6 « ne sera compté qu'à la gare originaire et une seule fois ; « mais il est accordé aux Compagnies un jour de délai « pour la transmission d'un réseau à l'autre, la durée du « trajet, pour chaque Compagnie, restant fixé comme il « est dit aux articles 7 et 8.

« Le délai de transmission entre les réseaux aboutis- « sant à une même localité, dans deux gares distinctes en « communication par rails, sera de deux jours, le surplus « des conditions énoncées au paragraphe premier du pré- « sent article restant applicable dans ce dernier cas.

« Toutefois à Paris, pour la transmission d'une gare à « l'autre par le chemin de fer de ceinture, le délai de deux « jours comprendra la durée du trajet sur le dit chemin. « Un délai plus long pourra être accordé par le Ministre « des Travaux publics pour les diverses gares de chaque « réseau, sur la proposition des inspecteurs généraux du « Contrôle, les Compagnies entendues, sans pouvoir toute- « fois dépasser le maximum de 3 jours.

« Art. 10. — Les expéditions sont mises à la disposi- « tion des destinataires dans le jour qui suivra celui de « leur arrivée effective en gare.

« Art. 11. — Le délai *total* résultant des articles  
« 6, 7, 8, 9 et 10 sera seul obligatoire pour les Compa-  
« gnies.

« Art. 12. — La fixation des délais ci-dessus détermi-  
« nés pour les transports à P. V. effectués au prix et con-  
« ditions des tarifs généraux ne fait point obstacle à la  
« fixation de délais plus longs dans les tarifs spéciaux ou  
« communs, où ils ont été ou seraient ultérieurement in-  
« troducts, avec l'approbation de l'administration supé-  
« rieure, comme compensation d'une réduction de prix. »  
Ces textes ne donnent lieu à aucune observation.

§ IV. — Nous avons examiné la responsabilité pour les avaries et retards dans la manutention exécutée, conformément à la règle générale, par les employés de la P. V. des Compagnies de chemins de fer.

Nous allons rechercher quels sont les cas exceptionnels dans lesquels le chargement et le déchargement sont accomplis par les expéditeurs ou destinataires et nous étudierons ce que devient alors la question de responsabilité.

Aux termes de l'article 12, alinéas 5, 6 et 7, conditions d'application générales des tarifs généraux P. V., il est dit que :

« Dans toutes les gares d'expédition ou de destination  
« où il n'existe pas de grues ou de treuils de force suffi-  
« sante pour le chargement ou le déchargement des masses  
« indivisibles pesant plus de 5.000 kilogs, le chargement  
« et le déchargement en seront faits par les soins et aux  
« frais, risques et périls de l'expéditeur ou du destina-  
« taire. » (Sarrut, n° 242 et 5; Duverdy, n° 228; Bédar-



ride, t. 1, n° 320; Ruben de Couder, n° 200; Féraud-Giraud, t. 1, n° 457.)

« Les frais exceptionnels d'agencement, sur les wagons, « des masses indivisibles pesant plus de 8.000 kilos et « des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel sont à la charge des expéditeurs, à moins qu'une « disposition laissant ces frais à la charge de la Compagnie ne résulte explicitement des tarifs auxquels ces « masses ou ces objets peuvent être soumis.

« En outre pour les masses indivisibles pesant plus de « 10.000 kilos ainsi que pour les objets de 19 m. 50 à « 26 mètres de longueur, l'expéditeur est tenu de faire « connaître au moins dix jours à l'avance, à la gare expéditrice, la nature, le poids et les dimensions des marchandises, ainsi que leur destination. »

Ce dernier alinéa qui fixe un délai de dix jours pour la fourniture du matériel destiné à transporter des masses indivisibles de plus de 10 tonnes et les objets de 19 m. 50 à 26 mètres de longueur est nouveau pour plusieurs Compagnies.

A l'Ouest le délai était de 5 jours, au Midi de 48 heures. Plusieurs chambres de commerce (Perpignan, Lyon), et des directeurs de contrôle (Nord, P.-L.-M.) demandent qu'on réduise notablement ce délai de dix jours; peut-être pourra-t-on le fixer à cinq jours pour toutes les Compagnies. Le Comité consultatif des chemins de fer est favorable à cette réduction de délai.

Les Compagnies n'acceptent pas le transport des masses indivisibles pesant plus de 20.000 kilos ni des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel. Ces dimensions normales sont en P. V. de 6 m. 50 de longueur et de 2 m. 80 de largeur.

Disons de suite que si les Compagnies acceptent de transporter des masses indivisibles pesant plus de 20.000 kilos. et des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel, elles doivent, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande ; art. 12, al. 2 et 3, T. g. P. V.

Une liste des gares où se trouvent les appareils pouvant enlever les poids supérieurs à 3.000 kilos figure aujourd'hui en renvoi dans les conditions générales d'application des tarifs P. V.

D'après l'article 17 de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892, le chargement et le déchargement des animaux dangereux pour lesquels les règlements de police prescrivent des conditions spéciales sont effectués par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires ; il n'est rien perçu pour cette double opération.

Lorsqu'un expéditeur profite de la clause de chargement par wagon complet, il n'est pas tenu en général de ne charger que des colis d'une seule nature et c'est là un précieux avantage. Il peut charger des marchandises d'espèces différentes, pourvu qu'elles ne soient pas de celles pour lesquelles ce mode de transport n'est pas admis. (C. Cas. 3 mars 1874, S. 74. I. 276 ; — P. 74.284 ; — D. 75. I. 171 ; C. Cas. 20 décembre 1886 ; S. 87. I. 133 ; — P. 87. I. 302 ; — D. 87. I. 455.)

L'article 14 des conditions d'application des tarifs généraux doit être l'objet de quelques observations.

Cet article est ainsi conçu : « Pour les marchandises « désignées, soit dans les tarifs généraux, soit dans les « tarifs spéciaux, comme étant transportées par expédi-  
« tions de 4.000 kilos et au dessus, ou par wagon com-  
« plet et lorsque le chargement et le déchargement de

« ces marchandises seront laissés par les dits tarifs aux soins des expéditeurs et des destinataires, il sera déduit des frais de manutention 0 fr. 30 par tonne pour chaque opération de chargement ou de déchargement. »

Le texte de la Compagnie du Midi était plus large, avant la décision du Ministre établissant la règle ci-dessus commune à tous les réseaux. Il donnait aux expéditeurs et destinataires le droit de faire eux-mêmes la manutention d'un certain nombre de marchandises, généralement encombrantes, énumérées dans les conditions générales. En outre, aux termes d'un autre paragraphe, la Compagnie pouvait autoriser les expéditeurs et destinataires à faire la manutention des marchandises non désignées à ce paragraphe, lorsqu'elle le jugeait convenable et utile à son service. Une semblable disposition était de nature à permettre de favoriser certains expéditeurs au détriment de leurs concurrents. Sa suppression paraissait très légitime.

Le Midi demanda, avec une grande insistance, à conserver ces deux dispositions.

Le Ministre a toujours répondu que cette mesure porterait atteinte à l'uniformité qui venait d'être réalisée et pour la réalisation de laquelle l'administration des Chemins de fer de l'Etat avait dû supprimer de ses tarifs une clause analogue. Alors la Compagnie a proposé de procéder par voie de tarif spécial et d'employer une formule dans laquelle des précautions seraient prises contre les inconvénients d'une clause ayant le caractère de traité particulier.

Ce tarif spécial a été homologué. Il porte atteinte à l'uniformité du nouveau texte des conditions générales. En fait, ce texte reste le même, aussi bien pour le Midi

que pour les autres Compagnies, et l'exception ne paraît que dans un tarif spécial tout en s'appliquant, il est vrai, à des transports par tarif général. De plus, ce tarif spécial prête à la critique en ce qu'il permet de traiter certains commerçants mieux que d'autres. Lorsque la Compagnie accorde une autorisation, elle doit, pendant trois mois au moins, concéder la même facilité à tous les expéditeurs qui en font la demande dans les gares d'arrivée ou de départ des marchandises pour lesquelles une première concession a été faite. Mais cet amendement ne fait qu'atténuer l'inconvénient, sans faire disparaître l'atteinte portée au principe d'égalité de traitement.

Pour des raisons de trafic spéciales au réseau du Midi le Comité consultatif a cru devoir donner un avis favorable en octobre 1896. Cette première atteinte au principe d'égalité de traitement n'a pas tardé à être suivie d'une seconde plus importante.

Actuellement l'administration supérieure fait procéder à la rédaction d'un projet de conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse pour les grands réseaux de chemins de fer. Le texte pour lequel le Comité consultatif a émis un avis favorable, en date du 23 juin 1897, est ainsi conçu, art. 6 : « Lorsqu'aux termes du tarif  
« spécial commun, les marchandises doivent être manu-  
« tionnées par l'expéditeur et par le destinataire, le char-  
« gement et le déchargement en sont opérés par leurs  
« soins et à leurs frais, risques et périls, sous la sur-  
« veillance des Compagnies.

« Toutefois si dans ce cas les administrations, sur la  
« demande de l'expéditeur ou du destinataire, *consentent*  
« à faire ces deux opérations (le chargement et le déchar-  
« gement) ou seulement l'une d'elles, elles auront droit,

« en dehors des frais de gare, aux taxes prévues pour ces « opérations par l'arrêté ministériel concernant les frais « accessoires. »

Ces dispositions sont un peu moins favorables au public que celles appliquées sur le réseau de l'Etat où la manutention des marchandises figurant dans les tarifs sous la rubrique « par wagon complet » peut toujours être faite par les soins de l'expéditeur et du destinataire. Mais le texte de l'article 6 ci-dessus, qui ne laisse au public la faculté de faire les opérations susdites que lorsque le tarif appliqué l'y autorise expressément, n'empêchera pas l'administration des Chemins de fer de l'Etat de maintenir les avantages plus étendus qu'elle a concédés.

Ceci posé, voici ce qui est contraire aux principes généraux dans la nouvelle rédaction citée plus haut. C'est le mot « consentent » qui porte atteinte à l'égalité de traitement.

Ce n'est qu'après de longs pourparlers avec les Compagnies que ce mot a été introduit par le Comité consultatif dans la rédaction définitive.

Elles ont fait valoir qu'elles ne peuvent avoir dans toutes leurs gares un personnel spécial pour le chargement et le déchargement de transports sur wagons complets : ces opérations peuvent être considérables, mais d'une façon très intermittente, dans de petites gares.

D'ailleurs, quand un tarif spécial met la manutention à la charge du public intéressé, il ne peut être, disent-elles, dérogé à cette partie intégrante du contrat de transport que du consentement des deux parties.

L'obligation imposée au commerce est souvent une charge largement compensée par une réduction de taxe : exiger que les Compagnies fassent la manutention moyen-

nant la taxe réglementaire, si on le leur demande, ce serait aller à l'encontre des conditions du tarif. Il arriverait que les destinataires feraient la manutention lorsqu'elle est facile, et que les Compagnies resteraient chargées des opérations difficiles et coûteuses.

Ce sont là des raisons de fait, de pratique. Il n'en est pas moins vrai que l'égalité de traitement n'est plus assurée et que les Compagnies pourront refuser aux uns ce qu'elles accorderont aux autres.

Le chargement et le déchargement sont faits par les expéditeurs et destinataires, lorsqu'il s'agit du transport des bestiaux par application d'un tarif spécial.

T. sp. P. V. ; n° 1 P. L. M. ; n° 1 Est ; n° 1 Orléans ; n° 1 Etat ; n° 1 Ouest ; n° 1 Midi.

La manutention des marchandises expédiées en vrac est en général accomplie par les expéditeurs et destinataires.

Voici quelques tarifs à titre d'exemple : P. V. n° 3, P. L. M. ; 14 Nord ; 21 Est ; n° 2 Etat ; n° 2, 21 Orléans ; n° 7 Midi ; n° 2 Ouest. Il en est de même pour les combustibles minéraux par wagon complet. T. sp. P. V., n° 7 P. L. M., Nord, Est, Orléans, Ouest, Midi, Etat.

Cette énumération d'exemples montre combien il y a de ressemblance entre les tarifs spéciaux des Compagnies, en ce qui concerne la manutention, et un texte unique pourrait être introduit dans les conditions générales d'application et dans l'arrêté sur les frais accessoires.

Rappelons une fois de plus que les conditions d'application des tarifs doivent être exécutées à la lettre sans qu'il soit jamais permis de les étendre ou de les restreindre par voie d'analogie.

Les règles spéciales de manutention des marchandises désignées soit dans les tarifs généraux, soit dans les ta-



rifs spéciaux, ne sauraient donc être étendues par les Compagnies à des marchandises non désignées. (C. cas. 10 février 1876.) — Nous aurons à revenir sur la violation de ce principe en parlant des détaxes pour frais accessoires.

En règle générale, les expéditeurs, lorsqu'un tarif porte que le chargement et le déchargement seront faits par eux à leurs risques et périls, ne peuvent réclamer aucune indemnité à la Compagnie pour vice de chargement ou d'arrimage. (C. cas. 31 mars 1874, S. 74. 1.385; — P. 74. 946; — D. 74. 1.303; C. cas. 8 février 1882, S. 82. 1.427; — P. 82. 1.1182; — D. 82. 1.215; C. cas. 19 janvier 1887, S. 87. I. 324; — P. 87. I. 780; — D. 87. I. 468; Cour d'ap. Douai, 23 juillet 1894. L. F., p. 221. v. 1894.)

Lorsqu'un expéditeur veut profiter d'une condition d'application des tarifs lui permettant d'accomplir la manutention de ses marchandises, il doit commencer par prendre certaines informations.

C'est à l'expéditeur qui effectue le chargement d'un wagon destiné à parcourir plusieurs réseaux à se préoccuper des largeurs réglementaires sur chaque ligne, et si les largeurs varient, à établir le chargement sur la plus petite dimension.

Il ne pourrait plus tard se prévaloir de l'acceptation par la première Compagnie transporteur d'un chargement ayant trop de largeur, celle-ci n'ayant à s'occuper que du gabarit de son réseau. Si les Compagnies ont été obligées de décharger les marchandises et de les recharger sur un nombre plus grand de wagons, elles ont le droit de percevoir les frais de cette manutention supplémentaire. (Trib. com. Seine, 28 mai 1884. L. F. p. 48. v. 18.)

Toutefois il nous paraît regrettable que les Compagnies

qui connaissent mieux et plus facilement que les expéditeurs les conditions de transport sur les réseaux voisins, ne soient pas tenues, au moins, de prévenir le public des différences de gabarit. Cela complèterait très utilement les informations que les Compagnies sont tenues de fournir au public, après les avoir soumises à l'approbation de l'administration.

Signalons à ce propos un cas analogue dans lequel les Compagnies, chacune pour ce qui la concerne, sont tenues de faire connaître au Ministre les dimensions de leur matériel. Dans une circulaire du 4 juillet 1888, le Ministre des Travaux publics a adressé aux administrateurs des Compagnies de chemins de fer des observations résultant d'une délibération du Comité consultatif, sur la question de savoir s'il conviendrait de modifier la clause : « par wagon complet de ..... kilos » figurant dans un grand nombre de tarifs spéciaux. La clause n'est acceptable qu'autant que le tonnage indiqué peut être effectivement chargé dans le wagon mis à la disposition de l'expéditeur ; car s'il en était autrement, les réductions de taxes résultant d'un tarif spécial deviendraient à peu près illusoires.

En conséquence, le Ministre prie les administrateurs de vouloir bien, pour le mettre à même de statuer en connaissance de cause sur ceux de leurs tarifs qui stipuleraient la clause dont il s'agit, joindre à chacune de leurs propositions un tableau indiquant les catégories de wagons dont la capacité serait insuffisante pour recevoir le chargement indiqué. L. F. vol. 21. p. 207.

Nous avons examiné plus haut le texte de l'article 6 du projet de rédaction des conditions générales d'application des tarifs spéciaux de P. V. commun à plusieurs

réseaux soumis actuellement à la signature du Ministre; l'art. 7 § 1 ajoute : « L'expéditeur qui, aux termes du « tarif, effectue le chargement, a la faculté d'utiliser la « capacité entière du wagon, à la condition de ne pas « dépasser la charge maximum que ce wagon peut « porter, ni les dimensions des gabarits des Compagnies « participantes. »

L'expéditeur devra s'assurer qu'il existe des quais de chargement et de déchargement aux gares de départ et d'arrivée. Toutefois il ne peut pas toujours en réclamer l'usage.

Si les wagons à charger ou à décharger se trouvent placés sur une voie parfaitement accessible aux voitures, c'est-à-dire dans toutes les conditions voulues pour qu'en tenant compte de la nature des marchandises, l'expéditeur ou le destinataire puisse faire la manutention dont le soin lui incombe, toutes les obligations de la Compagnie se trouvent remplies. Ainsi le destinataire ne peut exiger de la Compagnie que les marchandises soient amenées à quai, de façon que la manutention en soit plus facile. On doit s'en tenir à la lettre des tarifs appliqués. (Trib. com. d'Eu et du Tréport, 13 août 1895.)

C'est enfin à l'expéditeur de s'assurer qu'il existe des appareils de chargement et de déchargement dans les gares de départ et d'arrivée de l'itinéraire à suivre par ses colis. (C. cass. 9 mars 1887, J. F. p. 80, v. 20.)

Souvent les Compagnies mettent gratuitement leurs agrès et engins à la disposition du public pour lui faciliter les opérations de la manutention.

Cinq d'entre elles ne prévoient la mise des engins à la disposition du public que dans le tarif réglant les condi-

tions de transport des masses indivisibles et des objets de dimensions exceptionnelles.

Les Compagnies du Nord et de l'Ouest la prévoient, en outre, dans certains tarifs spéciaux concernant des marchandises diverses. Elles ont parfaitement raison, l'usage d'engins étant souvent indispensable pour la manœuvre des marchandises transportées par masses de moins de 5.000 kilos. On peut faire observer, au contraire, que l'insertion de la clause dans les tarifs de transport de masses indivisibles n'est pas motivée lorsque les conditions des tarifs généraux sont appliquées en fait et que des grues d'une force suffisante existent dans les gares; le chargement et le déchargement incombent alors aux Compagnies.

Les conditions auxquelles a lieu le prêt des engins varient. Il est obligatoire ou facultatif.

Les Compagnies ne contractent aucun engagement vis-à-vis de ceux à qui elles permettent l'usage de leurs engins. Elles ne font qu'un prêt à usage. Elles ne sont tenues à aucune surveillance spéciale, le Comité consultatif a émis un avis en ce sens le 7 octobre 1897.

Aux termes de l'article 1891, C. civ., elles ne sont tenues des vices de la chose prêtée et qui aurait causé préjudice, par exemple au cas d'accident arrivé par la rupture desdits engins, qu'autant qu'elles les auraient connus et n'en auraient pas averti l'emprunteur. (Trib. com. Bourges, 17 février 1873, L. F. 1873, p. 141; Trib. com. Langres, 30 mars 1874, L. F. v. 8, p. 78; Trib. com. Poitiers, 25 juillet 1881, L. F. v. 14, p. 181; C. d'ap., Paris, 26 décembre 1885, L. F. p. 188, v. 20; Trib. civ., Compiègne, 19 août 1887; Trib. com., Amiens, 6 mars 1888, L. F. v. 21, p. 97.)

La Cour d'appel de Douai a jugé qu'une Compagnie de chemins de fer tenant bénévolement une grue à la disposition du commerce était responsable, vis-à-vis d'un expéditeur de marchandises, d'un accident survenu par suite d'une rupture de chaîne de cette grue pendant un déchargement des marchandises opéré par l'expéditeur. La chaîne était usée et le commerçant intéressé put en donner la preuve. (C. d'ap. Douai, 28 nov. 1879, L. F. p. 61, v. 15.)

Nous avons déjà rappelé qu'aux termes d'une jurisprudence constante, la clause de non garantie insérée dans la convention de tarifs à prix réduits n'a pas pour effet d'exonérer les Compagnies de toute responsabilité, mais en supprimant la présomption légale de l'art. 103 du Code de commerce, de renverser le fardeau de la preuve et de mettre à la charge de l'expéditeur la preuve de la faute qui serait commise par l'entrepreneur de transports.

La Cour de Paris a mis ce principe en application dans un cas où il s'agissait de la rupture d'une chaîne de grue portant un rhinocéros et un zèbre. La grue était manœuvrée par le propriétaire destinataire. Le propriétaire ne faisait pas la preuve que les agents de la Compagnie eussent commis une faute quelconque ayant amené la détérioration de l'appareil élévatoire destiné à enlever des poids bien supérieurs à celui des animaux. Il fut déclaré mal fondé en sa demande. (26 décembre 1885, C. d'ap. Paris. L. F. p. 488, vol. 20.)

On pourrait objecter à la jurisprudence dont nous venons d'exposer diverses applications que l'idée de prêt suppose au prêteur le droit d'accorder ou de refuser l'objet demandé. Or, les Compagnies n'ont pas cette faculté, elles ont pour stricte obligation de mettre à la disposition des expéditeurs les engins, notamment des grues, indispen-

sables pour opérer aux gares les chargements et déchargements de marchandises dont le volume et le poids sont hors de proportion avec les moyens ordinaires de manipulation. L'obligation de fournir des grues aux gares où cet engin est établi implique celle de leur entretien dans un parfait état de solidité. Le soin de l'entretien du matériel est imposé aux Compagnies par leur cahier des charges, qui stipule dans l'intérêt de la sécurité publique, au titre II, art. 34, que pour tout ce qui concerne l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, les concessionnaires sont soumis au contrôle de l'Etat.

Ces dispositions indiquent clairement que les Compagnies de chemins de fer répondent devant le public de la défectuosité de leur matériel en cas d'accident, et que spécialement leur responsabilité est engagée au cas de préjudice causé par la grue au chargement et déchargement des marchandises sans qu'il y ait lieu de distinguer si les tarifs ont mis ou non cette manutention à la charge de la Compagnie. Il nous paraît excessif de mettre en vertu de la clause de non garantie la preuve de la mauvaise qualité des engins à la charge des expéditeurs ou destinataires. Il ne faut pas donner à cette clause une interprétation indéfiniment élargie aux dépens du public. (Trib. Com. Épernay, 2 avril 1884.)

Le Comité consultatif des chemins de fer a émis l'avis (7 oct. 1897) qu'il y avait lieu de soumettre à une réglementation spéciale l'usage des grues et appareils de levage mis par les Compagnies à la disposition du public et d'inviter les Compagnies à présenter leurs observations sur les mesures suivantes que l'administration sera fondée à prescrire en ce qui concerne la sécurité :

« Les engins ne devront être mis à la disposition des



« expéditeurs et des destinataires que sur leur demande.  
« Ceux-ci en feront usage à leurs risques et périls et en  
« se conformant aux prescriptions que la Compagnie aura  
« édictées pour la manœuvre par ses propres agents. Ces  
« prescriptions, seront portées explicitement à leur con-  
« naissance au moyen d'affiches apposées à proximité de  
« chacun des appareils. »

La question est encore à l'étude.

Lorsque les marchandises ont été placées dans le wagon, il incombe aux expéditeurs de prendre toutes les dispositions nécessaires pour prévenir les accidents en cours de route.

Les arrimages doivent être tels que les marchandises, soit par choc, soit par frottement, ne puissent se détériorer mutuellement.

Parfois il y a lieu à plombage des wagons. Le wagon représenté plombé au destinataire enlève toute responsabilité à la Compagnie.

S'il s'agit d'animaux vivants, ils ne devront pas être trop entassés alors même que, aux termes des tarifs spéciaux, l'expéditeur pourrait en charger dans un même wagon, le nombre que bon lui semblerait. Les Compagnies sont affranchies de toute responsabilité pour les conséquences d'un chargement excessif et, par suite, de la perte des animaux trouvés blessés ou morts à l'arrivée. (Trib. com. Seine 30 août 1867; Trib. com. Cette 11 septembre 1862; Trib. com. Compiègne 21 septembre 1883. L. F. vol. 46, p. 225.)

En pareil cas, l'expéditeur aurait non seulement à supporter les pertes, mais il pourrait être reconnu coupable d'infraction à la loi Grammont, du 2 juillet 1850, qui punit les mauvais traitements exercés publiquement et abusive-

ment envers les animaux domestiques et qui est applicable à tous actes volontaires occasionnant aux animaux des souffrances que la nécessité ne justifie pas. (Trib. simple police Paris septembre 1886. L. F. vol. 24 p. 107.)

Nous avons déjà dit, à propos de la G. V. que la question du bâchage se rattache intimement à celle du chargement. Le bâchage ne figure pas dans les arrêtés sur les frais accessoires. C'est cependant une nature de service non indiquée par le cahier des charges dans les tarifs, elle rentre bien dans les frais accessoires. Jusqu'à présent il n'y a pas uniformité de réglementation du bâchage pour toutes les Compagnies. La question de responsabilité des avaries pour insuffisance de bâchage donne lieu à un nombre considérable de procès lorsque, d'après les conditions du tarif appliqué, le chargement et le déchargement sont opérés par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires sous la surveillance de la Compagnie.

Nous croyons qu'il faut distinguer deux catégories de tarifs spéciaux : 1<sup>o</sup> Ceux qui n'établissent aucune règle particulière au bâchage et sont simplement régis par la clause de non-garantie. 2<sup>o</sup> Ceux qui dispensent expressément les Compagnies d'effectuer cette opération et imposent aux expéditeurs et destinataires le chargement et le déchargement.

Dans le premier cas, c'est-à-dire si dans un tarif spécial aucune dérogation n'est apportée aux dispositions du tarif général quant au matériel de transport à employer, il s'ensuit nécessairement que la Compagnie doit fournir des bâches de qualité et dimensions suffisantes pour préserver les marchandises de la mouillure.

On ne saurait tirer un argument contraire de ce que le chargement est fait par l'expéditeur; en effet, la seule

substitution de l'expéditeur aux agents de la Compagnie, pour la confection du chargement, n'implique nullement au profit de la Compagnie, l'autorisation de supprimer, ni même de réduire la partie de l'appareil de transport indispensable au bon conditionnement du chargement. Le bâchage ne peut être supprimé que si le tarif le comporte (C. cas. 29 février 1892. L. F. 79, 1892. Trib. com. Chambéry, 25 juin 1879. L. F. p. 224, vol. 12.)

Peut-être l'application de ce principe explique-t-elle aussi l'arrêt de la Cour de cassation. 16 février 1870. L. F. 1870, p. 84.

Lorsque la clause de non garantie n'est pas accompagnée d'une réserve spéciale concernant le bâchage des marchandises expédiées sur wagon découvert, en vertu d'un tarif spécial, les Compagnies agiront donc avec prudence, si elles veulent s'affranchir de toute responsabilité, en accomplissant les obligations ordinaires qui incombent à tout transporteur, c'est-à-dire, en donnant aux marchandises à l'aide du bâchage, les soins généraux et ordinaires nécessaires pour leur conservation.

Ou bien encore elles pourront mettre des bâches, lors du chargement par l'expéditeur, à la disposition de celui-ci. Après qu'elles auront fourni à l'expéditeur des bâches de qualité suffisante, leur responsabilité cesse à l'égard des avaries de route en ce qui concerne la mouillure.

C'est à l'expéditeur qui effectue le chargement, de prendre toutes les précautions nécessaires pour protéger les marchandises contre la pluie.

Lorsque les conditions à appliquer sont celles de la seconde catégorie de tarifs, c'est-à-dire le chargement, le déchargement et le bâchage étant opérés par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires sous la sur-

veillance de la Compagnie, la question devient fort délicate et voici pourquoi. Il existe une très grande diversité de forme et aussi de fond entre les diverses clauses relatives au bâchage fait par l'expéditeur. Il faut nécessairement pour les connaître et pour donner une solution dans chaque espèce litigieuse se reporter aux termes des tarifs spéciaux de chaque Compagnie. Nous essaierons cependant de donner quelques solutions ayant un caractère de généralité et indiquant les tendances de la jurisprudence.

Il incombe à l'expéditeur lors du chargement de réclamer et de se procurer des bâches, puisque, aux termes du tarif le bâchage est opéré par ses soins et à ses frais. Par exemple s'il s'agit d'un transport de fourrages voyageant sur plateformes, non bâchées par la Compagnie aux termes du tarif, et c'est l'espèce la plus fréquente, la Compagnie a rempli toutes ses obligations envers l'expéditeur en lui livrant pour le transport des wagons découverts et sans bâche. C'est à l'expéditeur de faire bâcher; alors même que, dans la pratique, des bâches auraient été fournies par la Compagnie, la négligence d'où résulte un préjudice est imputable à l'expéditeur seul. (C. Cas. 21 novembre 1871. (deux arrêts de même date) L. F. 1871 p. 256; C. Cas., 29 janvier 1872 L. F. 1872 p. 51; C. Cas. 28 décembre 1873 L. F. 1873 p. 286; C. Cas., 7 août 1878, L. F. 1878. p. 208).

Toutefois la Cour de cassation, le 31 mars 1874, avait déclaré une Compagnie responsable de l'avarie pluviale dans un cas analogue. (L. F. 1874 p. 134.)

La clause de non bâchage stipulée par la Compagnie, doit être, comme nous l'avons déjà dit, interprétée strictement. En conséquence, alors même qu'elle le pourrait,

une Compagnie n'est pas tenue de prendre, pour protéger les marchandises contre la violence d'intempéries survenues en cours de routes, des précautions de bâchage exceptionnelles non imposées par le tarif impliqué. Elle n'est pas tenue d'accomplir ce travail, pour lequel aucune rétribution n'est prévue. (26 juin 1889. C. Cas. L. F. p. 141, v. 22 et aussi 31 décembre 1879. C. Cas. L. F. 1879, p. 316. C. Cas. 18 octobre 1897. L. F. 1897, p. 243).

Et si des agents de la Compagnie effectuaient bénévolement cette opération que l'expéditeur devait accomplir lui-même, celui-ci resterait néanmoins responsable du bâchage défectueux. La raison de ceci est que toujours la clause de non garantie spéciale au bâchage doit être prise à la lettre. (Trib. com, Chambéry, 25 juin 1879. L. F. p. 225, vol. 12.)

On s'est aussi demandé si des agents de la Compagnie, prenant l'engagement de couvrir la marchandise avec des bâches, commettraient une faute en ne tenant pas cet engagement?

(Le tarif spécial n° 10 pour foins était appliqué). La réponse est simple.

Les clauses et conditions du cahier des charges et les tarifs ou règlements qui déterminent les conditions des transports par les chemins de fer ont force de loi pour et contre les Compagnies concessionnaires; il est interdit à celles-ci d'y déroger par aucune convention, expresse ou tacite; notamment elles ne peuvent valablement s'obliger à effectuer le transport des marchandises dans d'autres conditions que celles fixées par les tarifs adoptés par les expéditeurs, alors qu'elles resteraient libres de refuser ces avantages à d'autres, (C. Cas., 31 décembre 1879, L. F. 1879, p. 316).

La clause de non garantie des avaries résultant du bâchage, stipulée par les Compagnies, cesse dans un seul cas d'avoir effet; cela se produit lorsque le destinataire établit que l'avarie est due au vice des bâches prêtées ou louées par la Compagnie.

La Compagnie qui les a fournies est alors responsable des dommages. (Trib. Com. Chambéry, 25 juin 1879, L. F. p. 225, vol. 12; C. Cas. 27 décembre 1881; L. F. 1881, p. 274.)

Nous savons, en effet, que la clause d'irresponsabilité, ne peut avoir, d'après la jurisprudence, un effet absolu. Elle affranchit seulement la Compagnie de la présomption légale de faute qui pèse sur le voiturier et rejette sur l'expéditeur, contrairement à l'art. 103 du C. de Com., le fardeau de la preuve. (Cas. 3 nov. 1892). Ce sera une question de fait à apprécier par les tribunaux de savoir ce qui pourra constituer une preuve.

La Cour de Cassation, (14 avril 1885, L. F. vol. 18, p. 122) a jugé qu'une Compagnie ne pouvait être condamnée à payer en partie au destinataire la valeur d'un wagon de foin avarié, par le motif que le chargement opéré par les soins de l'expéditeur avait été reconnu intact à l'arrivée, on avait de plus reconnu que l'expéditeur avait dû emballer le foin dans des conditions excellentes, avec des bâches en bon état. (Voir aussi C. Cas. 1<sup>er</sup> déc. 1897; Le Droit, 4 janvier 1898; L. F. 1897, p. 269.)

On ne peut donc induire, au cas de chargement par expéditeur, la faute de la Compagnie du seul fait de l'avarie, ce serait violer les dispositions du tarif. Ainsi que nous l'avons dit plus haut, il y a lieu de comparer cet arrêt de la Cour à un autre déjà cité (29 mars 1886), il s'agissait dans ce dernier arrêt d'un chargement accompli par la



Compagnie d'objets trop résistants pour pouvoir être brisés par les chocs en cours de route : la Compagnie avait stipulé une clause de non garantie. La cour jugea néanmoins que la nature de l'avarie, objet brisé, était suffisante pour démontrer la faute de la Compagnie.

Le nombre considérable des procès suscités à l'occasion du bâchage paraîtrait devoir attirer l'attention de l'Administration supérieure. L'uniformité de rédaction et l'indication précise du sens des clauses générales ou spéciales de non garantie serait profitable au public et aux Compagnies. Il suffirait d'ailleurs de modifier les textes concernant la manutention des expéditions par wagon complet. C'est en effet seulement dans ce cas que se présentent les questions d'avaries exposées ci-dessus et elles se présentent de plus en plus fréquemment. Voici pourquoi : les Compagnies proposent des conditions de manutention avec location de wagon complet aux expéditeurs afin surtout d'attirer le trafic. Elles luttent péniblement sur certaines lignes contre la batellerie qui leur enlève dans certains départements la plus grande partie même des transports d'animaux (Côtes-du-Nord). Les avantages faits au transport de marchandises par wagon complet ramènent aux Compagnies de chemins de fer un certain nombre d'expéditeurs. Ceux-ci, payant moins cher, voient d'autre part leur travail et leurs risques s'accroître.

Nous avons étudié la responsabilité des Compagnies au cas d'avarie : nous allons l'examiner au cas de retard.

§ V. — Les expéditeurs et destinataires doivent exécuter la manutention dans des délais fixés par les conditions des tarifs et ils sont responsables des conséquences que peuvent avoir les retards.

Pendant longtemps la question des délais pour la fourniture, le chargement et le déchargement des wagons complets a été mal réglée. La seule disposition réglementaire se trouvait dans l'arrêté ministériel du 30 novembre 1876 sur les frais accessoires, (L. F. 1876. p. 258). Cet arrêté a été modifié le 28 mai 1878, (L. F. 1878, p. 143) et la disposition à laquelle nous faisons allusion a été définitivement rédigée de la manière suivante :

« A l'égard des marchandises transportées par wagon  
« complet, avec faculté ou obligation pour les expéditeurs  
« de faire eux-mêmes le chargement, les wagons doivent  
« être complètement chargés dans les 24 heures qui suivent leur mise à la disposition de ces expéditeurs : passé  
« ce délai, il est perçu un droit de stationnement de 10 fr.  
« par wagon, entamé ou non, et par jour de retard, il n'est  
« pas tenu compte des dimanches et jours fériés pour  
« ledit délai de chargement. »

Aucune disposition de loi ou d'arrêté n'obligeait une Compagnie à mettre d'avance, à jour fixe et en nombre déterminé des wagons vides, à la disposition d'un expéditeur de marchandises pour le chargement de celles-ci. (Jurisp. const.) (C. ap. Toulouse, 14 janvier 1882, L. F. p. 82, vol. 18 ; C. ap. de Douai, 29 juillet 1880, L. F. vol. 13, p. 233 ; C. cas. 10 décembre 1883, L. F. p. 16, vol. 17.)

Les Compagnies pouvaient exiger la présentation préalable des colis à transporter et, comme au cas de chargement et de déchargement par les expéditeurs, elles se réservaient le droit de prolonger à volonté la durée du transport faisant l'objet des tarifs spéciaux, de cinq jours au delà des délais réglementaires pour le transport à petite vitesse, il résultait pour elles de cette combinaison la

faculté de déterminer le délai dans lequel le chargement devait avoir lieu. Or, les conditions du cahier des charges sont rigoureuses, elles ne peuvent être modifiées par des actes de complaisance et de faveur.

En conséquence, un chef de gare ne pouvait prendre à l'avance l'engagement obligatoire pour la Compagnie de fournir, à une date déterminée, des wagons pour un chargement. La convention consentie par lui était illicite et ne pouvait, dès lors, produire aucun effet parce qu'elle aurait contenu une dérogation aux clauses du cahier des charges, et aurait créé au profit d'un expéditeur un avantage que la Compagnie aurait pu refuser aux autres. (C. cas., 22 janvier 1878, L. F. p. 24, V. 11.)

Les Compagnies étaient seulement tenues de recevoir les marchandises et de les transporter dans les délais réglementaires. Il n'avait pas paru raisonnable à l'administration supérieure d'exiger que, pour une marchandise quelconque et à une gare quelconque, une Compagnie mit instantanément à la disposition de tout expéditeur le matériel spécial dont il avait besoin pour le chargement. Ce n'était pas la seule source de difficultés entre les Compagnies et le public.

En voici une autre émanant du déchargement : des marchandises étant transportées par wagon complet, avec faculté pour le destinataire de faire lui-même le déchargement, une Compagnie avisait par exprès ce destinataire, à une heure telle qu'il devait réglementairement décharger ses marchandises dans la journée du lendemain; néanmoins il n'en déchargeait une moitié que le surlendemain. Dans cette occurrence, la Compagnie pouvait-elle lui réclamer pour la moitié des marchandises le droit réglementaire de stationnement?

La Compagnie soutenait qu'en réclamant cette somme, elle ne faisait qu'user de son droit ; en effet, aux termes de l'arrêté ministériel du 30 novembre 1876, les wagons complets devaient être complètement déchargés le lendemain de l'avis adressé par les Compagnies à la seule condition que l'avis parvînt au destinataire avant 5 h. 30 du soir ; si, à la vérité, un autre paragraphe du même arrêté augmentait le délai d'un jour, lorsque le destinataire résidait dans une commune non desservie par le même bureau de poste que la gare d'où l'avis avait été expédié, ce paragraphe, disait la Compagnie, ne devait être appliqué que dans le cas d'un avis expédié par la poste et non dans celui où le destinataire avait été avisé par un exprès avant 5 h. 30 du soir ; dès lors il convenait de rejeter la demande en remboursement formée par le destinataire.

Mais le paragraphe dont la Compagnie repoussait l'application littérale était ainsi conçu :

« Dans le cas où l'avis n'est pas adressé de façon à être  
« reçu avant 5 h. 30, le délai assigné aux destinataires  
« pour le déchargement de leurs wagons est augmenté  
« d'un jour. Il en est de même lorsqu'un destinataire  
« réside dans une commune qui ne possède pas de bureau  
« de poste ou qui n'est pas desservie par le même bureau  
« que la gare qui expédiait l'avis ». Les termes ne faisaient aucune distinction entre les trois voies (la poste, un exprès ou le télégraphe) que les Compagnies pouvaient employer pour faire parvenir leur avis au destinataire ; ils étaient sans ambiguïté et ne souffraient aucune interprétation ; ils devaient au contraire être appliqués tels quels. (5 mars 1887. Trib. com. Seine. L. F. v. 22, p. 469.)

Voilà ce que disaient les destinataires.

La Cour de Cassation n'était pas de leur avis et le nouveau texte d'arrêté ministériel, que nous verrons tout à l'heure, a confirmé ce que disait un arrêt du 10 juillet 1889 C. Cas. L. F. v. 22, p. 170. Les destinataires ayant eu l'entière disposition de la journée du lendemain de l'avis pour opérer le déchargement, il y avait lieu d'appliquer les dispositions du deuxième alinéa sous la rubrique « à l'arrivée » du paragraphe 5 de l'article 1<sup>er</sup>, arrêté ministériel du 28 mai 1878, et non celles du troisième alinéa. (Même sens. C. Cas., 7 décembre 1881.)

Des doutes s'étaient élevés sur le sens qu'il convenait d'attacher à l'avant dernier paragraphe de l'article premier de l'arrêté ministériel du 28 mai 1878, relatif au chargement et au déchargement des wagons complets.

Ce paragraphe portait « *dans tous les cas*, il ne « sera pas tenu compte des dimanches et jours fériés « pour les délais de chargement et de déchargement des « wagons. »

On s'était demandé si les dimanches et jours fériés ne devaient être exclus du calcul des délais qu'en ce qui concernait l'opération même du déchargement ou s'il convenait d'en faire également abstraction, au point de vue de la réception de la lettre d'avis qui faisait courir ces délais.

En faveur de la première opinion, on faisait valoir qu'il n'y avait pas à distinguer, au point de vue de la réception des lettres d'avis, entre les jours fériés et ceux qui ne le sont pas, puisque la poste fonctionne tous les jours, et que le but de l'arrêté, qui était d'assurer un jour franc entre l'avis et le moment où doit s'opérer le déchargement, se trouvait atteint, alors même que la lettre d'avis parvenait au destinataire un jour férié.

A l'appui de la deuxième interprétation on faisait remar-

quer que dans beaucoup de localités, le service de la poste cesse, les jours fériés, beaucoup plus tôt que les jours ordinaires ; mais surtout que, la plupart des comptoirs de commerce étant fermés les dimanches et jours de fête, les lettres distribuées ces jours là n'y sont décachetées que le lendemain. Or, ce que l'arrêté avait voulu, c'était que l'avis parvînt en temps utile aux destinataires qui ne disposeraient pas, sans cela, du jour franc qu'on avait entendu leur réserver. C'est ainsi que les lettres distribuées après 5 heures 1/2 du soir, les jours ordinaires, ne faisaient pas courir les délais à partir de la distribution, parce que, passé cette heure, la journée commerciale est réputée terminée. Ce qui était vrai de la soirée des jours ordinaires, l'était à fortiori de la journée totale des dimanches et jours de fête, et l'on ne devait pas dès lors tenir compte de ces derniers jours.

La Comité consultatif s'était prononcé dans le sens de cette deuxième interprétation. Le Ministre avait approuvé son avis et il en fut tenu compte dans l'arrêté sur les frais accessoires du 26 avril 1892.

Une circulaire ministérielle du 24 décembre 1891, invita les Administrateurs des Compagnies à fournir une proposition sur la fixation d'un délai pour *mise à la disposition* des wagons à charger par les expéditeurs eux-mêmes (L. F. vol. 24, p. 297).

Enfin, un arrêté ministériel (modifiant l'art. 15 de l'arrêté du 26 avril 1892 sur les frais accessoires) est venu, le 28 février 1894, régler la question en ces termes.

« Article 17, fourniture, chargement et déchargement  
« des wagons.

« *Fourniture.* — Les expéditeurs sont tenus de faire  
« connaître par écrit, à la gare de départ, le nombre de



« wagons qui leur sont nécessaires pour l'expédition des  
« marchandises dont ils doivent ou peuvent effectuer le  
« chargement ; ils indiquent, en même temps, la nature et  
« le poids de ces marchandises.

« Dans les quarante-huit heures qui suivent la réception  
« de la demande, les Compagnies informent l'expéditeur  
« des jour et heure où les wagons seront mis à sa dispo-  
« sition.

« Les délais du transport courent du lendemain du jour  
« de la réception de la demande de l'expéditeur, ils seront  
« augmentés des retards que subirait le chargement des  
« wagons s'il n'est pas effectué dans le délai ci-après.

« Les Compagnies peuvent, à leur choix, aviser l'expé-  
« diteur, soit par la poste, soit par un exprès, soit par le  
« télégraphe ; les frais de cet avis, qui sont à *la charge*  
« *de l'expéditeur*, ne devant, en aucun cas, dépasser le  
« prix fixé pour la taxe d'une lettre. Toutefois, l'expédi-  
« teur qui aura demandé l'emploi du télégraphe en suppor-  
« tera les frais.

« *Chargement.* — Le chargement des wagons doit être  
« complètement effectué dans le courant de la journée où  
« ils auront été mis à la disposition de l'expéditeur, pourvu  
« que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à être  
« reçu par lui au plus tard avant 5 heures  $1/2$ , la veille  
« du jour où le chargement doit être effectué, et que les  
« wagons aient été mis à sa disposition dès l'heure régle-  
« mentaire de l'ouverture de la gare. Quand l'une ou  
« l'autre de ces conditions n'aura pas été rempli, le délai  
« assigné à l'expéditeur pour le chargement est augmenté  
« de vingt quatre heures.

« Il en est de même lorsque l'expéditeur réside dans  
« une commune qui ne possède pas de bureau de poste ou

« qui n'est pas desservie par le même bureau que la gare  
« qui a expédié l'avis, à moins que les Compagnies n'aient  
« fait prévenir l'expéditeur par exprès.

« Passé les délais ci-dessus, il est perçu un droit de  
« stationnement de 10 francs par wagon entamé ou non  
« entamé et par jour de retard, quelle que soit la contenance du wagon.

« *Déchargement.* — Les Compagnies peuvent, à leur  
« choix, aviser le destinataire soit par la poste, soit par  
« un exprès, soit par le télégraphe; les dispositions ci-dessus, relatives aux frais de l'avis adressé à l'expéditeur, étant applicables à l'avis adressé au destinataire.

« Les wagons doivent être complètement déchargés  
« dans la journée du lendemain de cet avis, pourvu qu'il  
« ait été adressé de façon à être reçu avant 5 h. 1/2 du  
« soir du jour où il est expédié. Dans le cas contraire, le  
« délai assigné au destinataire pour le déchargement est  
« augmenté de 24 heures.

« Il en est de même lorsque le destinataire réside dans  
« une commune qui ne possède pas de bureau de poste ou  
« qui n'est pas desservie par le même bureau que la gare  
« qui a expédié l'avis, à moins que la Compagnie n'ait  
« fait prévenir le destinataire par exprès.

« Lorsque le nombre des wagons annoncé par des avis  
« du même jour est de plus de dix, le destinataire n'est  
« tenu d'opérer, dans la même journée, que le déchargement  
« de dix wagons : il a un jour de plus pour le déchargement  
« du surplus des wagons, quel qu'en soit le nombre, à moins que l'expédition complète n'ait été faite à  
« la demande de l'expéditeur ou du destinataire.

« Passé les délais ci-dessus, les Compagnies peuvent,  
« ou faire le déchargement et percevoir pour cette opé-

« ration 0 fr. 30 par tonne, sans préjudice des droits ordinaires de magasinage pour les marchandises déchargées, ou laisser les marchandises sur les wagons, en percevant à l'expiration des délais un droit de stationnement de 10 francs par wagon et par 24 heures de retard quelle que soit la contenance des wagons.

« *Dispositions communes.* — Dans tous les cas, il n'est pas tenu compte des dimanches et jours fériés pour les délais de chargement et de déchargement des wagons et de *réception de la lettre d'avis.*

« Il en est de même, par réciprocité, pour les délais de fourniture des wagons à l'expéditeur et de livraison au destinataire. »

Ce texte a ainsi donné la solution des questions controversées et nous avons cru devoir indiquer au moins les principales difficultés tranchées aujourd'hui afin de mieux faire ressortir l'utilité et aussi l'esprit du nouvel article 17 des conditions générales d'application des tarifs P. V.

Désormais, si les expéditeurs et destinataires sont responsables de leurs retards dans la manutention, et cela quel que soit le mode légal employé pour les aviser, les Compagnies doivent de leur côté réparer le préjudice qu'elles occasionnent, soit aux expéditeurs, en ne mettant pas à leur disposition au jour fixé les wagons demandés, soit aux destinataires, en ne se trouvant pas en mesure de présenter les wagons à décharger au moment où ceux-ci viennent à la gare munis de la lettre d'arrivée.

Le commerce (Chambre de commerce de Lyon) reconnaît que si le retard dans le chargement est du fait de l'expéditeur, celui-ci doit être passible des conséquences et subir l'allongement du délai de transport; mais il demande que l'on explique nettement que cette prolongation

de délai ne sera autorisée que si le retard provient effectivement de l'expéditeur et non de la Compagnie. Il a semblé au Comité consultatif que le texte était suffisamment clair et qu'il n'y avait pas lieu de le modifier.

Les Compagnies sont aussi responsables de la faute qu'elles commettent en faisant partir les wagons avant l'expiration du délai de 24 heures accordé à l'expéditeur pour compléter son chargement. Elles doivent une indemnité pour le retard apporté à la livraison des marchandises qui auraient dû compléter le chargement et n'ont pu être transportées qu'après la première expédition. (C. Cas. 20 novembre 1882 S. 84. I. 164; — P. 84. I. 387; — D. 83. I. 383.)

En fait les Compagnies usent en général d'une certaine tolérance quand une opération de manutention est commencée par le public et la fermeture des gares n'interrompt pas toujours, comme elle le devrait, les chargements ou déchargements. Le public n'a pas le droit de se plaindre si, respectueuses des délais, les Compagnies les obligent à remettre au lendemain la fin des opérations non terminées en temps voulu.

Le texte nouveau cité plus haut n'a pas tranché une question délicate relative au louage des wagons.

Dans ce contrat de louage, les Compagnies prétendent qu'elles se réservent de n'être tenues de présenter que leur matériel disponible. Si elles n'en ont pas du type demandé, ou si elles ne veulent pas en fournir, les expéditeurs devront se contenter de ce qu'elles leur offriront. (T. sp. P. V. n° 1 Ouest, Est.)

Nous ne pensons pas que l'on puisse admettre cette prétention. L'expéditeur doit dans sa demande désigner la nature du chargement, cela nous paraît bien impliquer

l'obligation corrélatrice de la Compagnie de se conformer à cette indication, sauf empêchement résultant de la force majeure, et de fournir les wagons spéciaux aménagés pour le transport déterminé. D'ailleurs les Compagnies ne peuvent refuser aux uns ce qu'elles se réserveraient d'accorder à d'autres.

Au cas de retard mis à fournir des wagons demandés, la Compagnie qui aurait offert des wagons impropres au chargement désigné devrait des dommages intérêts à l'expéditeur. (C. Cas. 17 août 1874 S. 74. I. 492; — P. 74. 1244.)

Le commerce (chambre de commerce de Perpignan), critique la disposition aux termes de laquelle le chargement doit être effectué dans le *courant de la journée* où les wagons ont été mis à la disposition des expéditeurs. Il demande qu'on remplace les mots soulignés par ceux-ci : *Dans les vingt-quatre heures*. Le Comité consultatif a examiné la question à diverses reprises. Il ne faut pas isoler la disposition critiquée de celle qui la suit et qui exige que l'avis ait été reçu par l'expéditeur, au plus tard avant cinq heures et demie, la veille du jour où le chargement doit être effectué, et que les wagons aient été mis à sa disposition dès l'heure réglementaire de l'ouverture de la gare. Quand l'une ou l'autre de ces conditions n'a pas été remplie, le délai est augmenté de vingt-quatre heures. Dans ces conditions, le Comité consultatif a été d'avis que les termes de l'arrêté doivent être maintenus comme donnant satisfaction aux intérêts engagés.

§ VI. — Nous avons complètement envisagé la question de responsabilité lorsque nous avons indiqué le sens attribué aux mots « sous la surveillance de la Com-

pagnie » placés dans les textes des conditions d'application des tarifs autorisant la manutention par le public.

Cette intervention des agents de la Compagnie est une mesure de police.

L'accomplissement de la manutention par des personnes étrangères au service des chemins de fer a donné lieu à de nombreux accidents.

La circulaire ministérielle du 29 septembre 1855, et l'arrêté ministériel du 15 novembre 1879, art. 2, 4, 5, (Palaa, dict. p. 225) ont réglementé cette question. Il suffit de parcourir l'arrêté pour constater qu'il renferme deux prescriptions importantes au point de vue de la sécurité générale. 1° L'obligation pour le public de se soumettre à la surveillance et à la direction des agents de la Compagnie. 2° La responsabilité de la Compagnie au cas de manœuvres exécutées par le public et prévues par les tarifs spéciaux.

Afin de diminuer autant que possible le nombre des accidents, dans chaque gare des mesures particulières sont prescrites par les préfets. Ceux-ci ont droit, d'après la Cour de Cas. 1<sup>er</sup> decembre 1847 (S. 48. I. 235; — D. 48. I. 28; — P. 48. I. 461.), de déterminer l'emplacement où se fera le chargement et le déchargement des marchandises.

De plus il est interdit aux personnes étrangères de circuler dans certains endroits des quais ou de la voie; leur itinéraire leur est indiqué. Faute de se conformer à ces mesures de police, elles sont responsables des accidents, conséquence de leur imprudence. A défaut de preuve d'une faute imputable à la Compagnie, celle-ci ne sera passible d'aucune condamnation. C'est ce qui a été jugé pour un marchand de bœufs écrasé, (C. Cas. 17 novembre 1886 Bul. lois 86.272,) pour une vache écrasée en gare,



après déchargement par son destinataire. (Trib. civ. Avesnes 19 juin 1879, L. F. p. 222 vol. 12.)

Le rôle des agents préposés par les Compagnies se limite à cette surveillance accomplie dans un intérêt public : ils n'ont aucune responsabilité en ce qui concerne les avaries de marchandises survenues par suite de la maladresse, de l'inexpérience des propriétaires expéditeurs ou destinataires. Nous ne nous arrêterons donc pas davantage à parler de ces mesures de police qui ne se rattachent qu'indirectement à notre travail.

§ VII. — Nous avons déjà dit quelques mots des taxes à propos de la manutention en G. V. Reprenons cette question et cette fois-ci avec l'ampleur plus grande qu'elle comporte au cas de P. V.

A l'époque à laquelle les premiers chemins de fer ont été livrés à l'exploitation, il était presque impossible de prévoir l'importance que prendraient les gares de marchandises : au point de vue de la manutention, on n'envisageait guère que le simple passage de la marchandise du quai sur le wagon et inversement. Les frais de chargement et de déchargement désignés à l'article 51 du cahier des charges étaient donc les seuls dont on songeât à fixer la taxe.

Les gares ne tardèrent pas à prendre un développement inattendu et la manutention cessa bientôt d'être une opération simple.

En même temps, le commerce exprima le désir de faire lui-même une partie des opérations en dehors du transport proprement dit. Fidèles au programme tracé par l'ordonnance royale de 1846, les Compagnies et l'administration supérieure cherchèrent, d'un commun accord, les

moyens de respecter l'application du principe de remboursement des dépenses faites.

Ces dépenses furent analysées, et on distingua :

1<sup>o</sup> Les opérations relatives aux marchandises ordinaires au détail.

2<sup>o</sup> Les opérations relatives aux marchandises par wagon complet.

Et dans chacune de ces catégories :

1<sup>o</sup> Les opérations toujours faites par la Compagnie.

2<sup>o</sup> Les opérations faites soit par la Compagnie, soit par le commerce.

Les frais de manutention se décomposèrent alors en frais de gare, en frais de chargement et de déchargement.

On s'explique d'ailleurs aisément le motif de cette dernière division. Les frais de chargement et de déchargement ne doivent être payés aux Compagnies que lorsqu'elles font elles-mêmes ces opérations. Il est essentiel pour elles d'établir la stricte évaluation des prix de ces opérations ou à peu de chose près, car ces prix de revient servent de base à la taxe qu'elles doivent être autorisées à percevoir. Dans le cas où le public fait lui-même le chargement ou le déchargement, la recette disparaît.

Les frais de gare ont un caractère spécial : le service auquel ils correspondent ne saurait être confié au public pour des motifs de sécurité, car il comporte des mouvements du matériel sur les voies de circulation.

On a dit aux Compagnies que si elles avaient agrandi leurs gares, c'est qu'elles avaient à pourvoir aux nécessités de leur trafic et que le prix payé pour le transport suffisait à leur rémunération. Cela est vrai, mais non pas d'une manière absolue. Les Compagnies ne demandent rien

pour la rémunération du capital consacré à l'acquisition de ces immenses superficies, à la pose du réseau des voies qui sillonnent ces superficies, etc. Le transport doit payer tout cela; mais il reste les opérations répondant aux *frais de gare* en dehors du transport proprement dit, et la rémunération du prix de ces opérations doit exister et s'élever en même temps que lui.

Puis il a fallu créer également des taxes de transmission aux gares de jonction.

Chaque Compagnie concessionnaire d'un réseau ne peut évidemment être tenue d'accepter une marchandise pour une destination située en dehors de ses lignes. La marchandise qui franchit ces limites doit donc, dans la règle, au moment où elle arrive aux frontières de ces réseaux, être livrée à un destinataire intermédiaire qui se chargera de la réexpédier au delà. Elle doit, au préalable, acquitter au profit de la Compagnie expéditrice les frais de déchargement. Reprise par l'intermédiaire qui n'oubliera pas de s'attribuer une rémunération parfaitement légitime, la marchandise remise à une autre Compagnie acquittera à nouveau les frais de chargement et continuera sa route.

Voilà comment *en droit* devraient se passer les choses aux gares dites de transmission, où la marchandise serait ainsi grevée de la totalité des frais de manutention, arrivée et départ, ainsi que de la commission, toujours fort élevée, exigée par l'intermédiaire.

*En fait* les Compagnies ont étudié une série de conditions communes d'application des tarifs, qui donnent au public le grand avantage de pouvoir expédier des marchandises dans toutes les directions, sans intermédiaires coûteux dans les gares de jonction d'un réseau à un autre.

Mais en affranchissant le public de cette gêne, les Compagnies ont exigé le paiement des dépenses à faire, en dehors du transport, dans les gares de transmission. Il faut en effet que la marchandise soit reconnue, et pour cela examinée, pesée, très souvent déchargée et réexpédiée.

Ces préliminaires posés, entrons dans le détail des taxes.

Ainsi que nous l'avons exposé dans l'étude de la grande vitesse, il faut distinguer entre les marchandises dont le poids est inférieur à 40 kilos et celles dont le poids est supérieur.

Article 14, dernier alinéa (conditions d'application des tarifs) : « Sont exemptes de tout droit de chargement, de « déchargement et de gare, ainsi que des frais de trans-  
« mission ou de transbordement les expéditions pesant de  
« 0 à 40 kilos inclusivement. »

Cette disposition est conforme aux prescriptions du cahier des charges article 47. Les taxes de chargement et de déchargement s'appliquent toujours au poids : pour les très petits colis cette taxation donnerait lieu à une recette de quelques centimes, somme trop faible pour faire l'objet d'une recette spéciale.

L'article 14 des conditions d'application (art. 12 de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892) fixe les taxes à percevoir pour la manutention des marchandises pesant plus de 40 kilos.

« Il est perçu pour la manutention des marchandises  
« de toute nature, les droits suivants :

« 1 fr. 50 par tonne pour les marchandises transpor-  
« tées sans condition de tonnage.

« 1 franc par tonne pour les marchandises désignées

« soit dans les tarifs généraux, soit dans les tarifs spéciaux, comme étant transportées par expédition de 4.000 kilos et au-dessus ou par wagon complet.

« La perception a lieu par partie indivisible de 10 kilos.

« Ces droits se décomposent ainsi :

« Pour les marchandises transportées sans condition de tonnage :

« *Prix par tonne applicables par fraction indivisible de 10 kilos :*

« 1<sup>o</sup> Frais de chargement au départ..... 0 f. 40

« 2<sup>o</sup> Frais de déchargement à l'arrivée..... 0 40

« 3<sup>o</sup> Frais de gare au départ..... 0 35

« 4<sup>o</sup> Frais de gare à l'arrivée..... 0 35

« Pour les marchandises transportées par expédition de 4.000 kilos et au-dessus ou par wagon complet :

« *Prix par tonne applicables par fraction indivisible de 10 kilos :*

« 1<sup>o</sup> Frais de chargement au départ..... 0 f. 30

« 2<sup>o</sup> Frais de déchargement à l'arrivée..... 0 30

« 3<sup>o</sup> Frais de gare au départ..... 0 20

« 4<sup>o</sup> Frais de gare à l'arrivée..... 0 20

« Les droits de manutention ci-dessus fixés sont appliqués, quel que soit le mode employé pour le chargement et le déchargement (main d'homme, grue, couloir, plateau, bascules, etc.).

« Pour les marchandises désignées soit dans les tarifs généraux, soit dans les tarifs spéciaux, comme étant transportées par expéditions de 4.000 kilos et au-dessus ou par wagon complet, et lorsque le chargement et le déchargement de ces marchandises seront laissés par les dits tarifs aux soins des expéditeurs et des destina-

« taires, il sera déduit des frais de manutention 0 fr. 30  
« par tonne pour chaque opération de chargement et de  
« déchargement.

« Les droits de gare sont dus dans tous les cas. »

Il y a cependant une exception à cette dernière taxe : les voitures et animaux ne sont soumis à aucun droit de gare.

Des difficultés se sont élevées à l'occasion de la déduction de 0 fr 30 mentionnée à la fin du texte ci-dessus.

Des Compagnies ont prétendu distinguer entre les cas où les marchandises leur étaient remises directement par les expéditeurs et les cas où elles les recevaient par l'intermédiaire d'une autre Compagnie.

Dans cette seconde hypothèse, elles refusaient de tenir compte à l'expéditeur de la détaxe de chargement, 0 fr. 30 par tonne.

Il faut entendre la clause de l'article ci-dessus dans le sens strict puisqu'elle est une condition d'application des taxes des services accessoires; autrement dit, la remise de 0 fr. 30 est faite à l'expéditeur toutes les fois que le chargement, aux termes du tarif, n'est pas effectué par la Compagnie, notamment quand les marchandises ont été chargées sur un autre réseau, (Cour Cas., 3 avril 1882, S. 83. l. 86. — P. 83. l. 175. — D. 82, l. 307. Cour. Cas., 22 juin 1892; S. et P. 93. l. 51).

Il doit donc être payé pour chaque colis une certaine somme comme rémunération du travail fait pour charger et décharger, et ensuite une autre somme pour les frais de gare de départ et d'arrivée. C'est ici que nous trouvons pour la première fois la distinction entre les taxes de chargement, de déchargement, et celles de gare à l'arrivée et au départ.



Cette distinction a de l'intérêt, car le chargement et le déchargement quand ils sont obligatoirement accomplis aux termes du tarif par les expéditeurs et destinataires ne donnent lieu à la perception d'aucune taxe. D'après certains tarifs le chargement et le déchargement sont faits facultativement par le public : la Compagnie ne perçoit alors les frais de déchargement et de chargement que lorsqu'elle fait ces opérations elle-même. Enfin, d'une manière générale pour les marchandises au détail, le chargement et le déchargement sont faits de droit par la Compagnie.

Au contraire les frais de gare sont toujours dus par le public, sauf le cas de voitures et animaux, et cela est facile à expliquer, puisque les services appelés « frais de gare » sont toujours rendus par les agents de la Compagnie.

Lorsque des marchandises ont été chargées au départ par l'expéditeur, la Compagnie a-t-elle le droit de percevoir l'intégralité des frais de manutention, sans aucune déduction pour le chargement qu'elle n'a point opéré ? La même question peut se poser pour le cas de déchargement opéré par le destinataire.

Si les tarifs spéciaux énumèrent certaines marchandises en accordant aux expéditeurs la faculté de charger à leurs risques et périls avec déduction des frais de chargement, il n'y a pas de difficulté, l'expéditeur a droit à une détaxe. (C. Cas. 13 février 1895).

Dans le cas où les marchandises ne figurent pas parmi celles dont le chargement est facultativement laissé aux soins de l'expéditeur, la question a été controversée.

On a dit : les frais de chargement sont taxés à part, en sus des éléments constitutifs des tarifs spéciaux. Conformément aux conditions d'application des tarifs généraux, lorsque le chargement est fait par l'expéditeur, le prix de

cette opération doit être déduit des frais de manutention.

Si les marchandises ne sont pas indiquées dans certain article, cela n'importe pas, car la nomenclature n'est pas limitative.

D'ailleurs si les Compagnies laissent l'expéditeur faire le chargement, elles reconnaissent ainsi implicitement le droit de l'expéditeur de réclamer une détaxe. Elles ne peuvent équitablement demander pour elles la rémunération d'un travail exécuté par un tiers à ses risques et périls. (C. ap. Bordeaux, 18 janvier 1893.)

Sans doute, il y a eu un jugement en ce sens, mais aux arguments ci-dessus, il faut répondre : les nomenclatures sont limitatives, la Cour de Cassation le décide ainsi ; s'il en était autrement, on tomberait dans l'arbitraire.

Il s'agit d'appliquer les conditions du contrat passé entre la Compagnie et l'expéditeur, ce n'est donc pas une simple question d'équité.

Or, si les marchandises chargées ne figurent pas parmi celles dont le chargement est laissé aux soins de l'expéditeur et pour lesquelles les frais de manutention doivent être déduits, les Compagnies ont le droit de refuser à l'expéditeur une détaxe pour frais de chargement, alors qu'il aurait exécuté ou fait exécuter ce travail à ses frais, risques et périls. (C. Cas. 24 juillet 1895. Dans le même sens, mais à l'occasion du déchargement, Trib. Com. Saint-Omer, 5 mai 1891, L. F. vol. 24, p. 191.)

Voici une espèce assez délicate, mais ayant une grande analogie avec les précédentes. Lorsque les wagons expédiés à un destinataire étranger sont adressés à un agent en douane pour le passage de la frontière, la Compagnie a-t-elle le droit de réclamer un prix de déchargement, même lorsque cette opération n'a pas lieu ?

L'expédition faite dans ces conditions par wagon complet n'implique pas qu'il y ait lieu pour la Compagnie de procéder au déchargement. L'expédition portant la mention « en douane » ne doit pas être confondue avec une expédition à destination locale. Les Compagnies sont donc mal fondées à réclamer le prix du déchargement des expéditions qui ont suivi à l'étranger par wagon complet.

Les Compagnies éprouvent il est vrai une privation de leur matériel ainsi engagé sur les voies ferrées étrangères, mais il leur est interdit de se rémunérer indirectement en percevant une taxe de déchargement qui serait par là détournée de son objet expressément indiqué dans les tarifs. (C. cas. 17 mai 1892).

La réclamation des Compagnies serait au contraire bien fondée pour les expéditions qui ont été scindées à la frontière et pour lesquelles le déchargement a été obligatoire.

Les taxes de manutention sont dues au cas de marchandises à destination ou en provenance des embranchements particuliers, à moins qu'il ne s'agisse de wagon complet. Toutefois sur la Compagnie du Nord, lorsqu'un wagon ne contient qu'une seule expédition pesant au moins 1.500 kil., ou plusieurs expéditions en provenance ou à destination de la même station et pesant ensemble au moins 1.500 kil. de manière à éviter le transbordement à la gare où aboutit l'embranchement, il n'est pas perçu de frais de chargement et de déchargement à cette gare.

Dans certains cas, les Compagnies perçoivent, outre les frais de gare, un droit pour la location des appareils de levage, grues, etc.

L'administration des chemins de fer de l'État et les Compagnies de l'Est, de P. L. M., de l'Orléans et du Midi

perçoivent la taxe de 0 fr. 15 par tonne pour chaque opération.

La Compagnie de l'Est perçoit en outre pour l'usage des grues à vapeur qu'elle possède à Paris, La Villette et Gray, un prix de 0 fr. 30, sauf pour les pierres.

La Compagnie du Nord perçoit 0 fr. 10 par tonne et par opération pour les appareils manœuvrés à bras sans le concours des agents de la Compagnie; 0 fr. 20 pour les appareils à vapeur; enfin 0 f. 30 lorsque le concours des agents de la Compagnie est réclamé.

La Compagnie de l'Ouest, pour ses tarifs des masses indivisibles, a adopté le même système de taxe que l'Est, le P. L. M., l'Orléans et le Midi, mais ne stipule et ne perçoit aucune redevance pour ses autres tarifs.

D'autres Compagnies, comme l'Orléans, semblent, la plupart du temps, ne pas percevoir la redevance prévue par leurs tarifs de masses indivisibles.

Il y a donc divergence dans la prévision et dans la perception des taxes.

Ces taxes devraient être uniformes, et une fois arrêtées elles devraient être perçues.

Il y a un autre intérêt, déjà signalé, à cette répartition de taxes entre les divers éléments, chargement, déchargement et frais de gare qui constituent le prix de manutention. Nous avons dit maintes fois qu'il y a lieu d'appliquer les conditions des tarifs à la lettre, et qu'on ne saurait les étendre ou les restreindre sous prétexte de les inte prêter. Par suite, dans le cas où la répartition est établie, les frais de chargement et de déchargement, accomplis par le public en vertu d'une clause d'un tarif, ne seront pas payés aux Compagnies. Si, au contraire, la taxe est unique et indivise pour la manutention, la Compagnie la percevra pour

le tout, alors même que l'expéditeur aurait fait procéder au chargement. En pareil cas (sauf indication dans les tarifs), les tribunaux ne sauraient, par une répartition arbitraire, décharger l'expéditeur d'une partie de la taxe. (C. cas. 20 mai 1889; S. 89. 1.434. — D. 901. 320. — P. 89. I. 1066; C. cas. 5 août 1890; S. 91. I. 411; — P. 91. I. 1001; — D. 91. I. 132.)

Mais, au contraire, si une Compagnie opère le chargement à la place de l'expéditeur qui en était tenu, elle le fait pour le compte de celui-ci et à ses risques et périls. Elle est devenue le mandataire de l'expéditeur pour le compte duquel elle agit. Ces agissements lient le mandant, sauf le cas de vol ou de fraude. De plus, elle a le droit de percevoir les frais de manutention. (En ce sens, Paris, 18 février 1884; *Gaz. trib.* 9 mai 1884.)

Il nous reste à parler de la rémunération des dépenses occasionnées aux Compagnies par le transbordement des colis ou marchandises en cours de route.

Plusieurs hypothèses différentes peuvent se présenter dans lesquelles il y a lieu à transbordement. Il y a d'abord les cas de marchandises circulant sur le réseau d'une même Compagnie : le transbordement peut résulter des besoins du service à la bifurcation de deux lignes ; il peut être prévu implicitement par les conditions d'application des tarifs ; il peut enfin résulter de la différence de largeur des voies.

Dans la première hypothèse, pour une station intermédiaire d'un réseau à voie uniforme dans laquelle un chargement et un déchargement sont nécessaires, la Compagnie n'a droit à aucune rémunération, pas plus qu'elle n'a droit à une perception de frais de magasinage en cours de route. C'est là une conséquence d'un principe ne figurant

nulle part dans les textes, mais que révèlent les avis successifs du Comité consultatif et les arrêtés ministériels. Le but est d'éviter les abus qu'un système contraire eût entraînés au préjudice du public.

Lorsque le transbordement se trouve implicitement prévu par le mode de taxation de la marchandise, la perception de la taxe peut présenter dans son application certaines difficultés. Dans l'intérieur d'une même Compagnie, il peut y avoir soudure d'un prix ferme avec un tarif à taxe kilométrique. Dans ce cas, la Compagnie perçoit une taxe pour une opération qu'elle ne fait pas, lorsqu'il s'agit d'un prix ferme comprenant la manutention. Mais lorsque le prix ferme réserve aux expéditeurs le droit de faire eux-mêmes les opérations de chargement ou de déchargement, la Compagnie ne peut plus se faire payer les opérations qu'elle n'exécute pas.

Supposons que des marchandises effectuent le trajet d'une ville à une autre, trajet divisé en deux sections auxquelles s'appliquent deux paragraphes différents d'un même tarif de la Compagnie. Un paragraphe du tarif est kilométrique pour la première section. En vertu de ce paragraphe les frais de chargement sont perçus à la station de départ.

L'autre paragraphe du tarif pour la seconde section est à prix ferme comprenant les frais de manutention au départ et à l'arrivée. L'expéditeur prétend qu'ayant déjà payé les frais de manutention de la première section, il se trouve les payer encore au départ de la seconde section, si la taxe ferme lui est intégralement appliquée pour cette seconde section. La Compagnie répond que, pour ce second parcours, il s'agit d'un prix forfaitaire auquel le premier parcours demeure étranger. La cour régulatrice repousse la demande en détaxe. (C. Cas. 20 mai 1889 L.



F. 1889 p. 120 ; C. Cas. 5 août 1890 L. F. p. 222, vol. 23. Voir aussi une espèce intéressante où il s'agit du transport d'animaux. C. ap. Bordeaux 3 novembre 1897. La Loi 30 novembre 1897.)

Voici une dernière observation. Si un tarif spécial (prix ferme) stipule que les expéditeurs peuvent être autorisés par la Compagnie à effectuer le chargement de leurs marchandises et que, dans ce cas, celle-ci leur tienne compte de 0 fr. 30, par tonne, pour cette opération dont les frais sont compris dans le prix ferme, il n'y a pas lieu de distinguer le cas où les marchandises sont remises directement par l'expéditeur à la Compagnie et le cas où la Compagnie les reçoit par l'intermédiaire d'une autre Compagnie. La somme de 0 fr. 30, par tonne, représente la rémunération due à la Compagnie pour les peines et soins que lui imposent les chargements lorsqu'ils sont faits par ses agents. Si le chargement n'a pas été effectué par ces derniers la Compagnie doit une détaxe de 0 fr. 30 par tonne (C. cas. 22 juin 1892).

La loi prévoit la difficulté, qui peut s'élever au sujet du transbordement, au cas de concession à une même Compagnie de lignes de largeur différente. Elle a toujours résolu, sauf pour certaines lignes de l'Algérie, la difficulté dans un sens favorable aux intérêts du public. Ainsi en ce qui concerne la Compagnie de l'Ouest, l'article 6 de la convention passée avec cette Compagnie pour la construction des divers chemins de fer à voie étroite, et approuvée par une loi du 10 décembre 1885, est ainsi conçu : « La Compagnie s'engage à faire gratuitement dans les gares « desdits réseaux le transbordement des marchandises « entre les lignes à voies larges et celles à voies étroites « faisant l'objet de la présente convention. »

La même solution a été adoptée pour les réseaux à voie étroite concédés à la Compagnie d'Orléans.

Examinons le cas de marchandises ayant à traverser des réseaux appartenant à des Compagnies différentes. Quand une marchandise arrive dans une gare commune ou de transit, elle devrait, à défaut d'entente des Compagnies pour l'échange du matériel, être déchargée du wagon appartenant à la première Compagnie, puis rechargée sur le matériel appartenant à la deuxième. Ces opérations sont analogues à celles qui sont effectuées dans les gares de départ ou d'arrivée et les taxes perçues semblent devoir être les mêmes.

Il a paru exorbitant de réclamer ces taxes dans les gares de transit. Elles auraient grevé lourdement les transports empruntant les réseaux de plusieurs Compagnies.

L'administration est intervenue pour régler dans ce cas, d'une manière équitable, les frais accessoires correspondant à ce service spécial qui prend le nom de *transmission*.

Voici le texte fixant les taxes de transmission dans l'hypothèse que nous examinons :

« Il est perçu en outre aux gares de jonction d'un premier chemin de fer avec un autre chemin de fer concédé  
« à une Compagnie différente et ayant la même largeur  
« de voie, un droit de 0 fr. 40 par tonne, applicable par  
« fraction indivisible de 10 kilos et à partager par moitié  
« entre les deux Compagnies pour les marchandises transitant d'une ligne sur une autre, et moyennant la perception de ce droit, les frais de manutention, ci-dessus  
« fixés (chargement, déchargement et gare) ne sont perçus  
« qu'une seule fois à l'expédition primitive et à la destination définitive ; étant bien entendu, d'ailleurs, que les  
« frais de chargement et de déchargement ne seront pas

« perçus pour les marchandises transportées par expédition de 4.000 kilogs et au-dessus ou par wagon complet, lorsque ces opérations seront faites par les expéditeurs et les destinataires.

« Ce dernier droit n'est pas dû aux points de jonction des embranchements particuliers. »

Pour que ces dispositions s'appliquent il faut, on le voit, qu'il s'agisse des gares communes où se réunissent des réseaux différents.

La taxe de transmission ne serait pas due au cas de transit d'une marchandise d'un réseau d'une Compagnie sur une ligne concédée ultérieurement à la même Compagnie, bien qu'ensuite cette ligne ait encore été exploitée provisoirement comme ligne indépendante, Il n'y a pas en réalité, dans ce cas, transmission. (Trib. com. Chambéry, 11 mars 1881. L. F. vol. 14, p. 90; Cour ap. Chambéry, 24 juillet 1880; L. F. p. 200, vol. 15; Cour Cas. 23 août 1882; S. 83. I. 179; — P. 83. I. 411; — D. 83. I. 128).

On aurait pu concevoir des doutes au cas de transmission sur embranchement particulier. L'arrêté ministériel prend soin de dire que la taxe de transmission n'est point due pour ce passage de marchandises. En ce sens : C. cas., décembre 1866, S. 67. I. 81; — P. 67. I. 166; — D. 67. I. 11.

La Cour de Cas. 12 novembre 1878, (L. F. p. 254, vol. 11) décide qu'il n'y a pas lieu de distinguer, pour les frais de transmission d'un réseau sur un autre, entre le cas où il s'agit de deux réseaux d'intérêt général et le cas où il s'agit d'un réseau d'intérêt local et d'un réseau d'intérêt général.

Lorsqu'il s'agit de transbordement sur des lignes de largeur différente, le transbordement des marchandises

au détail se fait aux mêmes conditions que sur les lignes à voies de même largeur.

Il en est autrement pour les marchandises par wagon complet pour lesquelles le transbordement s'impose dans le premier cas et n'est pas nécessaire dans le second.

Pour les marchandises au détail, le transbordement est nécessaire aux bifurcations de ligne. La même opération ne s'impose pas pour les wagons complets, si ce n'est au cas de différence de largeur des voies à parcourir.

Les règles ainsi posées sont conformes à la jurisprudence constante de la Cour de Cassation pour les relations des chemins de fer entre eux, quant aux délais et aux frais de transmission d'une ligne à une autre, suivant que ces lignes sont concédées ou non à deux Compagnies différentes. (C. Cas., 29 avril 1873. L. F. 1873, p. 122 ; C. Cas. 31 mai 1875. L. F. 1875. p. 155 ; C. Cas., 23 avril 1882, L. F. 1882, p. 203.)

Voici le texte de l'arrêté sur les frais accessoires qui s'applique au cas de transmission entre deux Compagnies ayant des voies de largeur différente.

« Dans le cas où les lignes entre lesquelles se fait  
« l'échange des marchandises n'auraient pas la même  
« largeur de voie, il sera perçu au lieu du droit de 0 fr. 40  
« indiqué, un droit de 0 fr. 70 par tonne, applicable par  
« fraction indivisible de 10 kilos, à partager comme suit :  
« 0 fr. 40 de frais de gare, à partager entre les deux  
« Compagnies.

« 0 fr. 30 pour la Compagnie qui effectue les opérations  
« du transbordement.

« Moyennant la perception de ce droit de 0 fr. 70 les  
« frais de manutention (chargement, déchargement et  
« gare) ne seront perçus qu'une fois à l'expédition pri-

« mitive et à la destination définitive, étant bien entendu,  
 « d'ailleurs, que les frais de chargement et de décharge-  
 « ment ne seront pas perçus pour les marchandises trans-  
 « portées par expédition de 4000 kilos et au-dessus ou par  
 « wagon complet, lorsque ces opérations seront faites par  
 « les expéditeurs et les destinataires » (arrêté ministériel,  
 8 mars 1890).

Au cas de changement de réseau en P. V. pour les chevaux, voitures et matériel roulant, le transbordement se fait au compte des intéressés suivant les taxes prévues à l'arrêté ministériel sur les frais accessoires et il n'y a pas d'autres frais pour la transmission.

Rappelons en terminant que : « Sont exemptes de tout  
 « droit de chargement, de déchargement et de gare, ainsi  
 « que des frais de transmission ou de transbordement les  
 « expéditions pesant de 0 à 40 kilos inclusivement. »

Pour compléter notre étude sur la manutention, il nous reste à citer les textes concernant la manutention des animaux et celle du matériel roulant.

Les voitures, pompes funèbres, animaux payent les mêmes taxes de manutention en G. V. et en P. V.

« Il est perçu pour la manutention, chargement et  
 « déchargement des voitures et animaux, les droits ci-  
 « après :

|                                                   |      |    |           |
|---------------------------------------------------|------|----|-----------|
| « Voitures, 2 francs par pièce.                   |      |    |           |
| « Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, |      |    |           |
| « poulains, bête de trait.....                    | 1 f. | »  | par tête. |
| « Veaux et pores.....                             | 0    | 40 | —         |
| « Moutons, brebis, agneaux et chèvres.            | 0    | 20 | —         |

« Le chargement et le déchargement des animaux dans  
« gers, pour lesquels les règlements de police pres-  
« criraient des précautions spéciales, seront effectués par  
« les soins et aux frais des expéditeurs et des destina-  
« taires : il ne sera rien perçu pour cette double opéra-  
« tion.

« Les voitures et les animaux ne sont soumis à aucun  
« droit de gare. »

Frais accessoires applicables aux animaux de petite  
taille, art. 34 (art. 20 de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892):  
« Les animaux de petite taille en cages ou paniers, trans-  
« portés et taxés conformément aux dispositions des tarifs  
« homologués, sont soumis, en ce qui concerne les frais  
« accessoires, aux mêmes prix et conditions que les mar-  
« chandises à P. V. »

*Matériel roulant, Manutention.* — Art. 34 (art. 22,  
arrêté ministériel du 26 avril 1892) : « Au départ, le maté-  
« riel roulant est déchargé des chariots qui l'ont apporté  
« aux gares de chemins de fer et placé sur les rails; à l'ar-  
« rivée il est placé sur les chariots qui doivent l'emporter,  
« le tout aux frais, risques et périls des expéditeurs et des  
« destinataires, et il n'est rien perçu pour cette double opé-  
« ration, ni pour les opérations de gare. »

Il y a des exceptions à toutes ces règles dans les tarifs  
spéciaux, en particulier pour les matières explosibles ou  
inflammables et les animaux dangereux, et la diversité des  
tarifs spéciaux ne permet pas de poser de règles communes.  
Il faut nécessairement consulter les textes si l'on veut  
connaître toutes les clauses spéciales.

Pour chaque exception un texte particulier est néces-  
saire. Il en résulte qu'à la suite de nombreuses difficultés  
le Conseil de Préfecture de la Seine a jugé (4 juin 1878,



*Jurisp. des Cons. de Préf.*, 1878, p. 263) que les frais de chargement et de déchargement des chevaux de l'armée transportés sur plusieurs réseaux de chemins de fer sont dus autant de fois qu'il y a de réseaux, alors même que le transport s'opère sans transbordement aux points de jonction. Nous avons déjà signalé qu'il résulte d'un décret au contentieux du 5 août 1868 que la réduction au  $1/4$  du tarif maximum stipulée dans le cahier des charges d'une concession de chemins de fer en faveur des militaires, de leurs chevaux et de leurs bagages, ne s'applique point aux frais accessoires du transport proprement dit. En effet la réduction des  $3/4$  du tarif ordinaire, stipulée dans l'article 54 du cahier des charges en faveur des militaires ou marins, ne s'applique point aux frais accessoires de chargement et de déchargement mentionnés dans l'article 51, et aucune autre disposition du cahier des charges n'autorise l'Etat à payer ces opérations à un prix moindre que celui qui est payé par le public.

Les conséquences de cette jurisprudence sont lourdes pour le service de la guerre. Dans le but de remédier à cet inconvénient le Ministre, dans une circulaire ministérielle de 1884 (L. F. p. 232-233, volume 17), a demandé aux administrateurs des Compagnies de chemins de fer leurs observations sur l'article suivant qu'il se proposait d'ajouter aux conditions de perception des frais accessoires.

*Chevaux et bagages.* — « Pour les expéditions empruntant plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, des frais de manutention (chargement et déchargement) ne sont perçus qu'une seule fois, à l'expédition primitive et à la destination définitive. »

« Cette disposition, ajoute le Ministre, serait de plein droit applicable aux transports militaires, puisque,

« d'après l'arrêté du 15 juin 1866, concernant ces trans-  
« ports, les frais accessoires doivent être perçus pour les  
« expéditions de la guerre et de la marine aux tarifs ordi-  
« naires. »

Il semble que ce nouvel article serait très facile à justifier. En fait, les wagons contenant les chevaux passent presque toujours sans transbordement d'un réseau sur l'autre : il n'y a donc, aux points de jonction, aucun service rendu et, par conséquent, la rémunération ne paraît pas justifiée. Les expéditions de chevaux sont, par leur nature, incompatibles avec des transbordements multipliés.

Cet article ne figure pas encore dans les conditions d'application des tarifs.

## CHAPITRE III

### PESAGE

SOMMAIRE : *Section I.* — Pesage ordinaire. — § I. Indication des textes; Plan. — § II. Pesage ordinaire; Son utilité; Nature de ce service; Calcul des taxes de transport; Poids reçu; Déficit; Déchets de route. — § III. De la station où le pesage est effectué; Station de départ; Instruments; En cours de route; Inconvénients; Clause de tarifs spéciaux; Conséquences; Présence de l'expéditeur; Présence du destinataire; Déclaration inexacte du poids. — § IV. Limitation des effets juridiques du pesage.

SOMMAIRE : *Section II.* — Pesages extraordinaires. — § I. Pesage supplémentaire amiable. — § II. Pesage judiciaire. — § III. Pesage en douane. — § IV. Pesage : embranchement particulier. — § V. Pesage des voitures du public. — § VI. Bulletin de pesage.

SOMMAIRE : *Section III.* — Taxes de pesage. — § I. Pesage gratuit. — § II. Pesage extraordinaire (divers cas). — § III. Calcul des taxes. — § IV. Tendances vers l'uniformité.

#### SECTION I. — Pesage ordinaire.

§ I. — Les principaux textes en vigueur concernant le pesage sont les articles 47 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, art. 51 du cahier des charges, art. 1 § 6, 4,

13 et 23 de l'arrêté du 26 avril 1892; 8 et 9, 23 et 26 G. V. et 12, 15 et 35 P. V. conditions d'application des tarifs.

L'ordonnance de 1846 et le cahier des charges ne prescrivent, pour le pesage, aucune règle qui ne soit commune aux autres services accessoires.

L'arrêté portant fixation des frais accessoires distingue le pesage des bagages, celui des colis en G. V. et celui des marchandises en P. V.

Cette distinction n'offre pas un grand intérêt.

A un autre point de vue, celui des taxes à percevoir, on peut dire qu'il y a un pesage ordinaire gratuit, puis divers cas de pesages extraordinaires ou supplémentaires qui donnent lieu à une perception.

Telle est la division que nous adopterons pour cette étude.

Examinons en premier lieu quelle est l'utilité du pesage ordinaire.

§ II. — L'ensemble des dispositions du cahier des charges, art. 42, et des conditions d'application des tarifs paraît indiquer que, d'une façon générale, les prix dus pour le transport sont déterminés en raison du poids des objets.

Lorsque, par exception, les taxes sont fixées par tête ou par pièce, les cas d'application sont soigneusement et limitativement énumérés.

Donc, le principe consiste dans le droit pour les Compagnies de ne consentir à se charger des marchandises qu'en prenant le poids pour base de la fixation du prix de transport. (C. Cas. 12 août 1863. Trib. Com. Châtillon-sur-Seine, 4<sup>er</sup> mars 1875. L. F. 1875. p. 137.)

Ainsi une Compagnie aurait le droit de se refuser de

procéder au comptage des objets pour remplacer le pesage.

Elle pourrait aussi refuser de calculer les quantités disparues pendant le transport d'après la contenance, et non d'après le poids, sauf dans les cas limitativement énumérés dans les arrêtés et tarifs.

Le pesage gratuit ordinaire étant mentionné dans les tarifs, il résulte de l'art. 51 du cahier des charges qu'il ne fait pas partie des services accessoires.

Nous exposons cependant les principales règles de ce pesage ordinaire. Il est nécessaire de les connaître avant de commencer l'étude du pesage extraordinaire.

Ce sont, disons-nous, les conditions d'application des tarifs qui renferment les règles très nombreuses sur le calcul des taxes de transport, le poids des marchandises étant connu. Ainsi l'art. 8, G. V., Conditions générales d'application des tarifs, est ainsi conçu :

Art. 8. — « Tout voyageur dont le bagage ne pèse pas  
« plus de 30 kilogr. n'a à payer, pour le transport de ce  
« bagage, aucun supplément du prix de sa place. »

« Cette franchise ne s'applique pas aux enfants transportés gratuitement et elle est réduite à 20 kilogr. pour  
« les enfants transportés à moitié prix, etc... »

« Art. 23. (G. V.) — Les prix du tarif sont augmentés de  
« moitié pour les masses indivisibles pesant de 3.000 à  
« 5.000 kilogr. et portés au double pour les masses indivisibles pesant plus de 5.000 kilogr. mais ne dépassant  
« pas 8.000 kilogr.

« Les Compagnies n'acceptent pas le transport des  
« masses indivisibles pesant plus de 8.000 kilogr., etc. »

Les Compagnies n'ont pas simplement le droit, mais elles ont l'obligation d'effectuer le pesage pour déterminer

les prix du transport. Elles ne peuvent se dispenser de cette opération, car il leur est interdit de favoriser un expéditeur aux dépens des autres.

On doit toujours se rappeler que les tarifs des chemins de fer, dûment homologués, ont force de loi pour toutes les parties et qu'aucune convention particulière ne peut en suspendre ou en modifier l'application au profit d'un expéditeur quelconque. Par suite, une Compagnie de chemins de fer ne saurait valablement renoncer par une convention spéciale au pesage qui lui est imposé. En ne pesant pas les colis de certains expéditeurs, elle leur laisserait la liberté de faire transporter des poids supérieurs aux quantités déclarées. Le principe d'égalité de traitement entre ceux qui se servent des voies ferrées serait ainsi violé. En ce sens, Douai, 21 avril 1882. L. F. 1884, p. 27.

Le pesage, alors même qu'il ne servirait pas à fixer les prix de transport, limite les responsabilités imposées aux Compagnies par la loi, le cahier des charges et les arrêtés ministériels, en déterminant les quantités de marchandises reçues par elles.

Si, à l'arrivée des marchandises, après le transport, un déficit est constaté, la Compagnie est tenue de faire état au destinataire de la différence entre le poids livré par elle et le poids remis et constaté au départ (Paris, 20 juillet 1883) sauf à elle de prouver qu'il y a eu erreur dans l'indication du poids au départ, ce qui lui serait fort difficile. (Cour Cas. 6 avril 1869, S. 69. I. 255; — P. 69, 633; — D. 69. I. 412).

Le pesage au départ a donc une grande importance.

Cette opération ayant été faite exactement donne aux Compagnies, comme au public, des garanties sérieuses,



(3 juillet 1873, Trib. com. Clermont l'Hérault, L. F. vol. 11, p. 10.)

Le poids porté sur le récépissé fait foi jusqu'à preuve contraire, dans les contestations relatives au déficit à l'arrivée. (C. cas. 12 août 1872.) Mais cette règle ne doit pas être appliquée avec une rigueur inflexible.

Il appartient au juge d'apprécier la valeur de la preuve fournie dans ces contestations. (C. Cas. 20 août 1868.) Et spécialement il y aura lieu de tenir compte de la nature de certaines marchandises sujettes à déperdition.

Dans la pratique on accorde aux Compagnies une certaine latitude pour le poids à restituer, et on donne le nom de « déchets de route » à ces manquants tolérés, mais limités dans une mesure ordinairement assez étroite.

Les conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux des Compagnies renferment une clause spécifiant que les Compagnies ne répondent pas des déchets de route. ex. : P. L. M. art. 3, P. V.

Dans ce cas comme dans celui des tarifs généraux ce sera une question de fait de savoir ce qu'on peut tolérer comme déchet. (Bédarride, T. 2, n° 488 ; Sarrut n° 740 ; F. Giraud, T. 2, n° 612.)

On peut citer comme exemple le déchet de route accordé pour les transports de charbon, il atteint jusqu'à 2 %/o. (Paris 5 décembre 1883, S. 63. 2. 262 ; — P. 64. 112.)

La clause d'un tarif portant que la Compagnie ne répond pas des déchets de route ne doit pas être interprétée en ce sens que la Compagnie ne répond plus de tout ou partie des marchandises qu'elles a prises en charge. Elle a seulement pour résultat de mettre la preuve de la faute de la Compagnie à la charge de ceux qui l'allèguent. (C. cas.

5 novembre 1883. Bull. cas. 206, p. 382; — S. 85. I. 432; — P. 85. I. 285; — D. 84. I. 461.)

§ III. — Le pesage servant à limiter la responsabilité des Compagnies, il est évident qu'il doit avoir lieu à la gare de départ.

Le texte de l'article 4 (arrêté 26 avril 1892, sur frais accessoires) indique d'ailleurs que les Compagnies doivent effectuer cette opération avant d'expédier les marchandises.

Il en résulte que les Compagnies doivent réserver dans toutes les gares des emplacements spéciaux afin d'y placer les appareils nécessaires au pesage.

Un arrêté préfectoral réglemente dans chaque département le minimum des instruments de pesage que les expéditeurs doivent trouver dans les gares.

Cette mesure a été prescrite aux préfets par une circulaire ministérielle du 22 juin 1853.

Ce sont des arrêtés pris sur la matière par le Préfet du département qui fixent le minimum de l'assortiment obligatoire dont chaque gare de chemins de fer doit être pourvue.

Si un instrument, tel qu'un pont bascule, par exemple, ne figure pas sur cette liste, un expéditeur peut-il cependant exiger que la Compagnie installe ledit instrument dans la gare de départ, sous prétexte qu'il est indispensable pour effectuer le pesage?

Cette prétention a été souvent émise. Aucun texte du cahier des charges ne précise l'obligation des Compagnies au point de vue des appareils qu'elles doivent entretenir pour le pesage. Elles sont tenues au pesage : elles doivent donc dans chaque gare avoir un matériel suffisant pour

connaître le poids des marchandises de toute nature qu'elles sont forcées de recevoir et de transporter, sauf dans les cas limitativement énumérés.

« La Compagnie, dit M. Sarrut (n° 290), ne pourrait refuser d'accomplir un pesage extraordinaire sous prétexte qu'elle n'a point les instruments nécessaires, car d'après les circulaires ministérielles du 22 juin 1853, elle est tenue de les avoir dans chaque gare. » En ce sens, Trib. Com. Angoulême 26 janv. 1865. (L. F. p. 136, vol. 4).

Nous croyons que, en pratique, il serait exagéré de demander aux Compagnies d'établir des bascules pour wagon complet dans les gares où de tels chargements se font rarement.

Il est certain que, dans ce cas, les tarifs des Compagnies ayant pour base un chargement limité de huit ou dix tonnes par wagon donneraient lieu à des difficultés spéciales.

Les tarifs constituent, il est vrai, un des éléments qui lient la Compagnie aux expéditeurs et aux destinataires, et la Compagnie, ne peut à volonté refuser à ceux-ci d'exécuter les conditions du contrat. Mais encore ne faut-il pas demander aux Compagnies, qui se sont conformées aux arrêtés préfectoraux, de s'imposer des charges trop onéreuses.

Afin d'éviter autant que possible les contestations entre le public et les Compagnies, il est à souhaiter que les conditions générales d'application des tarifs présentent une liste des gares pourvues d'appareils de pesage de force exceptionnelle pouvant supporter des poids supérieurs à un certain nombre de kilos. Il existe des listes de ce genre pour les appareils de manutention.

Les expéditeurs auraient ainsi un moyen facile de con-

naître à l'avance les ressources spéciales offertes par certaines gares.

Il sera parfois possible d'effectuer le pesage des masses très lourdes ou de wagons complets au départ, alors même qu'il n'existerait que de faibles balances ou bascules dans la gare. Il faudra pour cela diviser les marchandises et opérer plusieurs pesages partiels. L'addition des résultats obtenus fera connaître le poids total.

Mais la division des marchandises ne peut pas toujours être faite. Lorsqu'un pesage ne pourra ainsi avoir lieu au départ, faute d'engin suffisant, ce pesage prévu par les conditions d'application des tarifs, sera fait en cours de route, ou à l'arrivée. C'est là une nécessité imprévue dans les textes des tarifs généraux et imposée par la force des choses.

Le tribunal de Joigny, 14 décembre 1886 (Jugement inséré dans la *Loi*), a décidé dans ce sens qu'une Compagnie de chemins de fer, à défaut d'instruments nécessaires pour procéder au pesage dans une gare, n'acceptait que provisoirement au départ le poids déclaré par l'expéditeur et se réservait de vérifier le poids en cours de route ou à destination : et, à défaut par l'expéditeur de se soumettre à ces conditions, la Compagnie pouvant refuser de mettre en route la marchandise.

Dans le projet des conditions générales d'application des tarifs spéciaux de P. V. communs à plusieurs réseaux actuellement soumis à la signature du Ministre des Travaux publics, l'article 9 est ainsi conçu :

Art. 9. — « A défaut de moyens suffisants de pesage à  
« la gare de départ, le poids du chargement des wagons  
« sera constaté au gré des Compagnies, soit à l'arrivée,  
« soit à une gare située sur le trajet de la marchandise,

« et la taxe établie au départ d'après la déclaration de l'expéditeur sera rectifiée en conséquence s'il y a lieu. »

Ce procédé de pesage après départ des marchandises présente de graves inconvénients et ne doit être employé que le plus rarement possible.

La déclaration de poids faite par l'expéditeur et énoncée dans le récépissé avec cette mention « poids déclaré » ne peut être considérée comme l'équivalent de l'opération elle-même. Elle peut être trop élevée et nécessiter une rectification. Mais au cas de contestation, comment la Compagnie peut-elle se défendre? Comment peut-elle prouver l'absence de déperdition en cours de route?

Ou bien à l'inverse, l'expéditeur a fait une déclaration trop faible, des déperditions ont lieu, comment le destinataire peut-il réclamer un poids de marchandises supérieur à celui énoncé au départ?

Ce sont là des questions de fait difficiles à apprécier.

Il vaut mieux ne pas leur donner naissance et se conformer à la règle du pesage au départ en présence de l'expéditeur, sauf les cas d'impossibilité absolue.

Toutefois il est des cas dans lesquels le pesage après expédition des marchandises devient une opération régulière. Cela a lieu lorsque cette faculté a été réglementairement inscrite dans un tarif spécial dont l'expéditeur réclame l'application en raison des avantages consentis par les Compagnies.

Ainsi les conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux P. V. des Compagnies du Nord art. 7, de l'Orléans art. 8, de l'Est art. 8, de l'Etat art. 7, de l'Ouest art. 8, du P. L. M. art. 7, contiennent la clause suivante : « A défaut de moyens suffisants de pesage à la station de départ, le poids du chargement des wagons sera cons-

« taté, au gré de la Compagnie, soit à l'arrivée, soit à une  
« gare située sur le trajet de la marchandise, et la taxe  
« établie au départ, d'après la déclaration de l'expéditeur,  
« sera rectifiée en conséquence, s'il y a lieu. »

Il résulte de cette stipulation que l'absence de pesage au départ, dans ces cas de transport sous clause de non garantie, ne constituera pas à elle seule une faute à la charge des Compagnies puisque d'après le tarif accepté par le public, ce pesage n'est pas obligatoire. Si l'expéditeur, dans sa déclaration, n'a pas indiqué le poids d'une façon précise, il ne peut, en cas d'erreur reconnue, être accusé d'avoir fait une fausse déclaration puisqu'il s'engage à ne pas contester le poids que la Compagnie aura constaté.

Au cas de manquant, une condamnation ne pourrait être prononcée qu'après la constatation préalable d'une faute de la Compagnie, et, comme le fait observer un arrêt de la Cour de Cassation, il ne serait pas juridique de la déduire, à la charge de la Compagnie, d'un défaut de pesage des marchandises, qui d'ailleurs n'indiquerait pas nécessairement par la faute de qui se seraient produits les manquants. (C. Cas., 5 janvier 1881 : S. 81. I. 374 ; — P. 81. I. 1780 ; — D. 81. I. 155).

Le pesage au départ doit avoir lieu en présence de l'expéditeur. S'il est effectué sans que celui-ci ait pu y assister, il ne vaut que comme renseignement.

La Compagnie qui veut faire procéder au pesage doit appeler l'expéditeur par acte extra-judiciaire, quand celui-ci avisé ne se présente pas volontairement en temps utile pour l'exécution de cette opération contradictoire. (C. cas., 22 avril 1879.) D'ailleurs il est recommandé dans les instructions transmises par la plupart des Com-



pagnies à leurs agents, de ne recevoir les colis présentés par les expéditeurs, qu'en constatant le poids des marchandises devant eux, et de ne pas s'en tenir aux déclarations qui peuvent être faites.

Le pesage effectué seulement à l'arrivée donne lieu à une observation analogue. Il devra être autant que possible accompli en présence du destinataire. Le Tribunal de Bordeaux, 4 juillet 1833, a même jugé que lorsque la Compagnie, après s'en être rapportée à la déclaration des expéditeurs sur le poids, soupçonne la véracité de cette déclaration et veut la faire contrôler, elle doit le faire contradictoirement avec l'intéressé, et que les vérifications faites en l'absence de celui-ci par les employés ne peuvent être considérées par la justice comme des justifications suffisantes d'excédents non déclarés. (F. Giraud, n° 112.)

Lorsqu'il s'agit de voyageurs, ceux-ci se bornent à présenter leurs bagages au pesage. Ils ne sont tenus, par aucun texte, de faire connaître le poids de leurs colis ; d'ailleurs ils l'ignorent le plus souvent. Aujourd'hui, dans les grandes gares, les bascules portent ordinairement un cadran qui indique d'une manière apparente le poids, de sorte que le voyageur peut constater l'exactitude des inscriptions faites sur son bulletin.

Nous rappelons que les expéditeurs doivent indiquer le poids de leurs marchandises dans leur déclaration d'expédition.

Dans les cas où la déclaration, quant au poids, serait inexacte, le pesage effectué au départ servirait à la rectifier.

Il arrive que des expéditeurs font aux Compagnies des déclarations fausses sur le poids des marchandises à transporter. Grâce à des promesses de sommes d'argent, ils

s'assurent le concours nécessaire des agents de la Compagnie : ceux-ci, chargés du pesage, inscrivent des poids inférieurs à ceux qu'ils constatent sur la bascule ; d'après ces fausses indications la Compagnie établit les prix de transport que les expéditeurs paient.

On peut se demander quelles doivent être les conséquences pénales de ces manœuvres frauduleuses. D'après certains jugements, tous les éléments du délit d'escroquerie se rencontrent à la charge des expéditeurs (art. 405 Code pénal) : 1<sup>o</sup> emploi de l'un des moyens frauduleux spécifiés par la loi ; 2<sup>o</sup> but poursuivi par les expéditeurs : obtenir une remise de quittances ; 3<sup>o</sup> résultat de l'agissement : détournement de valeurs.

1<sup>o</sup> Le mensonge de l'expéditeur, qui ne suffirait pas, est complété par les manœuvres employées par lui pour s'assurer la complicité de certains agents. Pour le 2<sup>o</sup> élément, la jurisprudence le trouve dans les quittances que se fait remettre l'expéditeur. 3<sup>o</sup> Le résultat est de ne point payer aux Compagnies ce qui leur est dû, c'est-à-dire de s'emparer de partie de la fortune d'autrui.

Les éléments du délit d'escroquerie se trouvent donc ainsi réunis et les coupables tombent sous le coup des lois pénales. (28 juillet 1894, Trib. cor. de Lille ; 17 nov. 1894, C. d'ap. de Douai.)

Une autre opinion très forte et qui est celle de la Cour de Cassation soutient qu'il n'y a point là escroquerie, car le second élément de ce délit n'existe pas. Les expéditeurs se font remettre des quittances sur fausses déclarations de poids. Cela est vrai, mais ces quittances sont celles des sommes insuffisantes qui ont été payées. Elles n'indiquent pas les sommes qui auraient dû être payées, mais celles qui ont été réellement remises aux Compagnies. Autrement

dit, les expéditeurs ne se font nullement remettre quittance des sommes soustraites. Il n'y a donc pas remise volontaire d'une quittance des sommes non perçues, auxquelles la Compagnie avait droit ; le second élément du délit d'escroquerie fait défaut. La fausse déclaration au pesage n'est donc qu'un délit civil. (C. de Cas. 8 décembre 1871).

§ IV. — Il ne faudrait pas attribuer au pesage des effets trop étendus. Qu'il ait été accompli au départ en présence de l'expéditeur, ou encore et par exception, en cours de route ou à l'arrivée en présence du destinataire, il ne saurait produire aucun effet légal pour l'expéditeur et le destinataire dans leurs rapports entre eux. (Pau, 28 nov. 1889, chemin de fer du Midi, S. 90. 2. 44 ; — P. 90. 1. 233 ; — F. Giraud, T. 2, n° 609.)

Prenons un exemple.

Aux termes de l'article 1585 du C. civ. dans la vente des marchandises vendues au poids, celles-ci restent aux risques du vendeur jusqu'à ce qu'elles aient été pesées. Le pesage fait à la gare d'expédition pour l'application de la taxe de transport ne peut juridiquement suppléer le pesage contradictoire entre le vendeur et l'acheteur, pesage qui seul rend la vente parfaite et opère le transfert de la propriété des dites marchandises. Les pesages opérés par les Compagnies à l'occasion du transport n'ont donc pas en général de portée juridique entre les expéditeurs et les destinataires. En ce sens : Trib. civ. Blaye, 1<sup>er</sup> juillet 1874. L. F., p. 488, vol. 9 ; Palaa, T. 2, p. 418.

## SECTION II. — Pesages extraordinaires.

§ I. — Le pesage effectué par la Compagnie au départ, ou exceptionnellement après le départ des marchandises, n'implique pas, de la part de la Compagnie ou du destinataire, la renonciation à toute vérification du poids des colis.

Le destinataire peut, lui aussi, en vertu des conditions d'application des tarifs généraux, exiger un pesage supplémentaire comme vérification des quantités qui lui sont adressées, alors même que les marchandises seraient présentées en bon état de conditionnement extérieur. Les Compagnies ne sauraient refuser ce pesage auquel elles ont un véritable intérêt de procéder comme contrôle des quantités transportées, des déclarations faites, des déchets de route, etc. Si la gare d'arrivée est dépourvue des engins nécessaires à l'accomplissement d'un pesage contradictoire des marchandises lourdes ou des wagons complets, il y a là un obstacle matériel invincible opposé à la demande du destinataire : c'est une situation analogue à celle qui se produit parfois au départ. Le Tribunal civil d'Angoulême (26 janvier 1865) a cependant jugé que le destinataire était fondé à exiger le pesage supplémentaire dans ce cas. Ici encore, un texte serait utile pour mettre d'accord la théorie avec les exigences de la pratique.

La vérification du poids de la marchandise à l'arrivée, spécialement réclamée par l'expéditeur et plus souvent par le destinataire, offre aussi pour les Compagnies, ayons-nous dit, un véritable intérêt.

Si un défaut de concordance est relevé entre les indications du pesage supplémentaire et celles des pièces au départ, le résultat sera de mettre les manquants à la charge de la Compagnie, sauf la clause exceptionnelle de non garantie ou sauf la preuve d'une erreur ou d'une fraude du propriétaire des marchandises.

« En ces matières, dit M. F. Giraud (vol. 1, p. 207), pas « plus qu'en toute autre, une erreur justifiée ou une fraude « démontrée ne peuvent motiver une obligation et entraîner une condamnation de la Compagnie. » C'est ce que la Cour de Paris a déclaré dans un arrêt du 20 août 1868, suivi de rejet, 9 avril 1869. (S. 69. 1. 255, Ch. f. Est.)

§ II. — Si l'une ou l'autre des parties, soit la Compagnie, soit le destinataire ou expéditeur, refusait de consentir à un pesage supplémentaire amiable et contradictoire, il y aurait lieu à une expertise et à un pesage judiciaire.

Nous ferons observer incidemment que le temps employé pour cette expertise ne saurait entrer dans le calcul des délais de transport et constituer la Compagnie en retard. (C. Cas. 22 avril 1879, L. F. 1879, p. 113; F. Gir. T. 2, n° 608.)

Il nous reste à signaler trois cas de pesages extraordinaires.

§ III. — Dans chaque gare où un service des douanes est établi, un employé porteur de la procuration de la Compagnie la représente. Il surveille les opérations d'un pesage effectué spécialement pour la détermination des droits à payer à l'État.

§ IV. — Certaines gares sont en communication avec des embranchements particuliers. Les marchandises provenant de ces embranchements doivent être pesées à leur arrivée sur le réseau de la Compagnie. Cette règle ne s'applique qu'aux marchandises provenant de l'embranchement et non à celles qui ont l'embranchement pour destination. (Art. 62, Cahier des charges, dernier alinéa.)

§ V. — Les négociants font souvent passer à la bascule des gares leurs voitures ou camions destinés à enlever les marchandises.

On peut observer que les appareils des gares sont destinés à la constatation du poids remis par l'expéditeur au chemin de fer et par celui-ci au destinataire, mais non pas au pesage des voitures ou camions non transportés.

L'administration, de même que les Compagnies, ne voit cependant pas d'inconvénient à satisfaire les désirs des destinataires. Une circulaire ministérielle du 16 novembre 1892 engageait même les Compagnies à donner satisfaction aux destinataires qui désireraient des bulletins de pesage de leurs voitures ou camions ; cette circulaire ne faisait pas de distinction entre les voitures vides ou chargées.

§ VI. — Puis une dépêche ministérielle du 10 octobre 1894 généralisa cette instruction et souleva la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu d'insérer dans un arrêté à intervenir une clause rendant obligatoire, à la requête de l'intéressé et moyennant perception d'une taxe spéciale, la délivrance d'un *bulletin de pesage*.

Une expérience dans ce sens avait déjà été faite sur le réseau de l'Etat. L'administration de ce réseau faisait



constater le perception des frais de pesage supplémentaire, soit sur le récépissé, soit au moyen d'un reçu spécial mentionnant le poids constaté : elle ne voyait pas d'inconvénient à ce que la délivrance d'un bulletin fut rendue obligatoire.

Cependant les Compagnies ont opposé une vive résistance à cette proposition, parce qu'en fournissant un bulletin de pesage elles fournissent une arme qui peut se retourner contre elles. Elles suspectent le but dans lequel des bulletins de pesage sont réclamés. La Compagnie de l'Ouest, entre autres, faisait valoir qu'elle avait acquis, à ses dépens, la preuve que le plus souvent les demandes de ces sortes de reconnaissances cachaient un piège, les destinataires se faisant les instruments plus ou moins inconscients d'expéditeurs peu délicats. Pour les pesages par voiture, ajoutaient les Compagnies, le danger est grand, un camionneur pouvant ne pas faire passer en bascule un des camions chargé d'une partie de l'expédition et la surveillance des camions étant impossible dans les gares à grand trafic. Ou bien les destinataires pourraient, après déchargement de wagon à voiture, distraire une partie du chargement de leur voiture, avant de la faire passer à la bascule ; cette distraction serait d'autant plus facile que la bascule est, en général, très éloignée du lieu de débarquement ; le destinataire pourrait arguer du bulletin de pesage pour réclamer le manquant.

Ces arguments des Compagnies nous paraissent de peu de valeur : il leur serait facile de dégager leur responsabilité, lorsque celle-ci se trouverait indûment engagée.

Ce qui est indiscutable, c'est qu'en acceptant au départ le transport des marchandises pour un poids déterminé qu'elles établissent elles-mêmes les Compagnies sont te-

nues de livrer le même poids à l'arrivée, sauf les cas particuliers où la perte ou le déchet ne leur est pas imputable, ou reste dans les limites de tolérance admises par la jurisprudence.

Il serait draconien de mettre le destinataire dans l'impossibilité de constater ce poids, avant livraison ; les pesages supplémentaires doivent donc pouvoir être exigés des Compagnies, et il est inadmissible que cette obligation n'entraîne pas, en même temps, celle de remettre aux intéressés, sur leur demande, la constatation du résultat par un bulletin.

Il est de toute justice qu'en retour la délivrance du bulletin fasse l'objet d'une perception spéciale, indépendante de la taxe du pesage, et qu'on pourrait fixer à 0 fr. 10 par analogie avec la taxe d'enregistrement.

Il semble que le pesage et sa constatation devraient être accordés, dans les mêmes conditions qu'aux expéditeurs, aux voyageurs qui désireraient connaître le poids de leurs bagages mis en consigne. Cette opération serait une garantie pour eux et aussi pour les Compagnies qui pourraient, grâce à la constatation du poids lors de la remise, repousser une réclamation non justifiée.

### SECTION III. — Taxe de pesage.

§ I<sup>er</sup>. — Le pesage est une opération qui peut entraîner des frais assez considérables, il importe de déterminer à qui ils incombent.

En principe, le pesage est accompli aux frais des Com-

pagnies ; il résulte des termes des arrêtés et conditions d'application des tarifs qu'il n'est point dû de rémunération spéciale pour le pesage ordinaire, celui que les agents des Compagnies doivent opérer à la présentation des objets à transporter. Ce pesage a lieu dans l'intérêt des Compagnies et pour limiter leur responsabilité.

Le texte du cahier des charges, art. 62, assimile au pesage ordinaire le pesage des marchandises provenant d'embranchements particuliers et décide que « les wagons « seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux « frais de la Compagnie ».

Nous avons dit que le pesage au départ était gratuit pour les expéditeurs. Si ce premier pesage n'avait pu être effectué par la Compagnie que pendant le transport ou après l'arrivée, ce pesage opéré tardivement ne saurait être considéré comme supplémentaire, alors même que l'expéditeur aurait indiqué le poids de la marchandise sur la déclaration : les frais devront en demeurer à la charge de la Compagnie. En effet, ce pesage affecte le caractère d'un pesage ordinaire puisqu'il est unique. La déclaration n'a point remplacé un pesage contradictoire et un pesage réglementaire n'a pas eu lieu.

La négligence, la faute ou le simple fait de la Compagnie ne sauraient en aucun cas lui donner un caractère exceptionnel. Il tient lieu de celui que la Compagnie aurait dû faire au départ. Tel a été l'avis de la Cour de Cassation, 28 mars 1882. (F. Giraud, tome 2, n° 609 ; L. F. p. 111, v. 15 ; — S. 83. I. 273 ; — D. 83. I. 80 ; — P. 83. I. 647.)

§ II. — Les textes du cahier des charges et des arrêtés sur les frais accessoires fixent les règles de perception des taxes de pesage supplémentaire ou extraordinaire.

Art. 4, arrêté 26 avril 1892, (article 26 des conditions d'application des tarifs généraux G. V. ):

« Il est perçu, pour toute marchandise qui, sur la  
« demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait sou-  
« mise à un pesage en dehors de celui que les Compagnies  
« doivent faire à leurs frais, au départ, pour établir la  
« taxe : un droit de 0 fr. 10 par fraction indivisible de  
« 100 kilos et par chaque pesage supplémentaire.

« Toutefois ce droit ne sera pas perçu si le pesage supplémentaire constate une erreur commise au préjudice  
« de l'expéditeur ou du destinataire. »

Art. 13, arrêté 26 avril 1892, (art. 15 conditions d'application des tarifs généraux P. V.

« Lorsque le pesage a lieu par camion ou voiture ou par  
« wagon complet passé à la bascule, ce droit est de  
« 0 fr. 30 par tonne indivisible, avec un minimum de  
« 0 fr. 75 par voiture ou camion et de 1 fr. 50 par wagon.

« Toutefois les droits ci-dessus ne seront pas perçus si  
« le pesage supplémentaire constate une erreur commise  
« au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire. »

Art. 23. — « Il est perçu pour le matériel roulant qui,  
« sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait  
« soumis à un pesage en dehors de celui que les Compagnies doivent faire à leurs frais, au départ, pour établir  
« la taxe, les droits ci-après par véhicule et par chaque  
« pesage supplémentaire.

« Pour les wagons et chariots : 1 fr. 50.

« Pour les locomotives et tenders : 3 francs.

« Toutefois ces droits ne seront pas perçus si le pesage supplémentaire constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire. » (Sarrut, n° 289 ; F.G.t. 2, 606.) (art. 35 conditions d'application des T.g.P.V.)

Il faut se pénétrer de l'esprit qui a présidé à la rédaction de ces articles. Au départ de la marchandise, la Compagnie doit, à ses frais, en vérifier le poids, et cette vérification faite, elle doit le représenter à l'arrivée sauf le déchet de route, s'il y a lieu.

Si, à l'arrivée, le destinataire demande un pesage supplémentaire, cette opération reste à son compte, à moins qu'elle ne révèle une faute à la charge de la Compagnie, soit qu'elle ait porté sur le récépissé un poids plus considérable que celui existant réellement, soit qu'on ait trouvé un manquant supérieur au déchet de route alloué par l'usage. (Pau, 28 novembre 1889, S. 90. 2. 44 ; P. 90. 1. 233 ; D. 91. 2. 79. Trib. Com. Niort. 8 janvier 1879. L. F. p. 225. vol. 13.)

Les droits de pesage supplémentaire incombent au destinataire si l'erreur, d'ailleurs peu considérable, s'explique par des considérations étrangères à la Compagnie. (Trib. Com. Niort, (cité ci-dessus) 8 janvier 1879.)

Ainsi la taxe n'est pas due à la Compagnie, s'il résulte du pesage supplémentaire qu'elle a commis une erreur à son préjudice et que le poids constaté au départ est inférieur au poids réel des marchandises transportées.

Les Compagnies sont toujours en droit de rectifier les erreurs matérielles, commises par elles, et dont elles auraient à souffrir. L'expéditeur dirait vainement que, sans l'indication erronée qui lui a été donnée, il n'aurait pas fait transporter sa marchandise par chemins de fer. Il n'est pas permis de déroger ni directement, ni indirectement aux tarifs réguliers des Compagnies de chemins de fer. (C. Cas. 9 avril 1883. L. F. p. 108. vol. 16 ; C. Cas. 24 mai 1882. L. F. p. 143. vol. 1882 ; C. Cas. 2 juillet 1883 L. F. p. 153. vol. 16.)

Les règles que nous venons d'exposer pour la perception des taxes de pesage s'appliquent au cas de pesage judiciaire.

Les conditions d'application des tarifs indiquent que les frais du pesage en douane sont toujours à la charge des propriétaires des marchandises.

§ III. — Afin d'éviter les difficultés d'un pesage trop minutieux, les réclamations pour erreur de peu d'importance et aussi pour faciliter les calculs, les conditions d'application des tarifs déterminent les fractions de poids dont on doit tenir compte pour établir les taxes de transport.

Ces règles ne s'appliquent pas au calcul de la taxe de pesage exceptionnel. Dans ce dernier cas la taxe se calcule par fraction indivisible de 100 kilogrammes. Aussi bien quand le transport a lieu par tarif général que lorsqu'il a lieu par tarif spécial.

Ainsi, par exemple, si aux termes d'un tarif spécial le prix de transport doit être calculé sur un poids d'au moins 5.000 kilogrammes, aucune condition n'autorisant la Compagnie à calculer sur ce poids minimum les frais de pesage, ces derniers seront calculés par fraction, conformément aux conditions de l'arrêté sur les frais accessoires. (En ce sens. Trib. Com. Seine. 7 juillet 1884 L. F. p. 85. vol. 22.)

§ IV. — Depuis 1895, toutes les grandes Compagnies de chemins de fer ont fait disparaître de leurs conditions d'application des tarifs spéciaux les règles exceptionnelles de pesage. Il n'y a plus qu'une seule exception et de très minime importance. Compagnie du Nord, P. V. :



« *Nota.* — Pour les charbons arrivant par navire dans  
« les ports de Saint-Valery, Boulogne, Calais et Dunkerque,  
« si l'expéditeur demande le pesage, il sera perçu pour  
« cette opération une taxe de 1 fr. 50 par wagon au lieu  
« de 0 fr. 30 par tonne, prix fixé par l'article 15 des condi-  
« tions du tarif général. »

L'administration est donc arrivée sur ce point à établir l'uniformité de taxes et de conditions d'application. C'est peut-être le seul point où un résultat aussi complet ait pu être obtenu jusqu'à ce jour vers l'unité de réglementation.

## CHAPITRE IV

### MAGASINAGE

SOMMAIRE : *Section I.* — Dépôt des bagages. — § I. Généralités ; Plan. — § II. Distinction entre consignes au départ, à l'arrivée. — § III. Opérations ; Différence entre les deux consignes ; Bulletin ; Inscription ; Projet ; Calcul de la durée ; Objets qui peuvent être mis à la consigne ; Propositions pour éviter l'encombrement ; Taxes. — § IV. Responsabilité des compagnies ; Consigne au départ ; Consigne à l'arrivée ; Nature de la responsabilité ; Propositions ; Taxe d'assurance ; Pouvoirs du ministre ; Propositions. — § V. Restitution des bagages. — § VI. Taxe.

SOMMAIRE : *Section II.* — Magasinage proprement dit : Grande vitesse ; Petite vitesse. — § I. Plan. — § II. Différences entre magasinage G. V. et magasinage P. V. 1<sup>er</sup> Magasinage au départ ; 2<sup>o</sup> Magasinage à l'arrivée ; Observations. — § III. Responsabilité : Magasinage au départ ; Magasinage à l'arrivée : 1<sup>er</sup> Tarif ordinaire ; 2<sup>o</sup> Tarif spécial ; Emplacements : couverts, découverts, dans l'enceinte du chemin de fer, hors de l'enceinte du chemin de fer. — § IV. Lettre d'avis. — Définition ; But ; Effet ; Discussion ; Conclusion ; Date d'envoi ; Heure ; Télégraphe ; Téléphone ; Propositions ; Avis au cas de stationnement des wagons ; Lettre d'avis à l'expéditeur ; Avis de livraison. — § V. Question de l'encombrement ; Causes ; Obligation des compagnies ; Propositions pour mettre fin à l'encombrement : Constructions ; Taxes ; Camionnage d'office ; Avis accéléérés ; Stationnement des wagons. — § VI. Fin du magasinage. — § VII. Taxes ; Contestations ; Frais excessifs ; Divers cas de magasinage gratuit, en cours de route, à l'arrivée ; Saisie-arrêt, etc. ; Gratuité prohibée ; Taxes actuelles.

## SECTION I. — Dépôt des Bagages.

§ I. — Tous les jours, un grand nombre de voyageurs trouvent commode, pour des motifs divers, d'apporter leurs bagages au chemin de fer longtemps avant l'heure de départ du train. D'autres laissent leurs bagages à la garde des Compagnies un temps plus ou moins long après l'arrivée à destination.

De même les expéditeurs apportent dans les gares des colis plus ou moins nombreux, un certain laps de temps avant le départ du train de G. V. ou de P. V. et des destinataires prennent très tardivement livraison des marchandises expédiées ou non par wagon complet.

En exécution du cahier des charges, les Compagnies acceptent la garde de ces bagages et de ces colis. Elles affectent à ce service des locaux plus ou moins étendus, un personnel plus ou moins payé et naturellement elles réclament une rétribution pour se couvrir de leurs frais.

Lorsqu'il s'agit des bagages des voyageurs, cette rétribution est désignée sous le titre de « frais de consigne au départ, ou à l'arrivée ». Quand il s'agit des colis ou marchandises, elle est dite « taxe de magasinage en G. V. ou P. V., au départ et à l'arrivée ». Dans un cas spécial elle devient « taxe de stationnement de wagons ».

D'une manière générale quels que soient les objets confiés aux Compagnies on peut dire qu'un contrat de dépôt, résultat d'une convention expresse ou tacite, vient s'ajouter au contrat de transport sur la voie ferrée.

Il paraîtrait simple d'étudier en même temps tous les services énumérés plus haut, puisqu'il s'agit toujours d'un contrat de même nature ; mais le but de ce travail n'est pas d'entreprendre l'exposé de la théorie du contrat de dépôt, ni d'autres théories générales se rattachant au contrat de transport. Ce que nous devons étudier, c'est l'application des principes généraux aux cas spéciaux des services accessoires des Compagnies de chemins de fer. Les besoins de la pratique ont créé des différences entre les opérations de consigne et celles de magasinage ; certaines questions se posent pour les premières et ne se présentent pas pour les secondes.

Nous sommes amenés à étudier d'abord la consigne pour les bagages, soit au départ, soit à l'arrivée, et les taxes correspondantes, puis les services de magasinage en G. V. ou P. V. et leurs taxes.

§ II. — Actuellement il n'existe pas, au point de vue de la réglementation, dans le texte des conditions d'application des tarifs généraux, de différence entre la consigne au départ, c'est-à-dire celle des bagages apportés à la gare, un certain temps avant le départ du train et l'ouverture du guichet de l'enregistrement, et la consigne à l'arrivée, c'est-à-dire, celle des bagages rendus à destination et non réclamés par leurs propriétaires. Sauf dans quelques grandes gares, ordinairement celles des villes à octroi, le service de consigne au départ et à l'arrivée est exécuté par les mêmes agents et dans un seul local.

Théoriquement, s'il est vrai de dire que le cahier des charges n'impose pas expressément l'un ou l'autre service de consigne aux Compagnies, il faut cependant reconnaître un caractère de nécessité tout spécial à la consigne

à l'arrivée. On conçoit très bien la possibilité pour les Compagnies de refuser la prise en charge de tout colis longtemps avant le commencement des délais fixés pour l'enregistrement. A l'arrivée, dans le cas où les bagages ne sont pas immédiatement réclamés, la Compagnie est forcée de les garder jusqu'à la présentation du bulletin de bagages ; le service de la consigne s'impose.

Nous retrouverons cette distinction en parlant de la responsabilité et nous verrons si elle peut justifier une différence dans les prix à percevoir pour la consigne au départ et pour la consigne à l'arrivée.

§ III. — Lorsque des bagages sont déposés à la consigne au départ, l'agent de la Compagnie remet au futur voyageur un bulletin détaché d'un registre à souche et portant le nombre et le numéro d'ordre des colis. Le nom du propriétaire est inscrit sur le registre. Le bulletin est le titre, l'instrument à l'aide duquel le déposant pourra faire la preuve du contrat.

Dans le cas de consigne à l'arrivée, le dépôt pourrait être effectué de la même manière ; pratiquement, il n'en est pas ainsi ; le voyageur quitte la gare sans prévenir en aucune façon de son intention de laisser ses bagages, enregistrés par la Compagnie au départ, à la garde de celle-ci.

Le bulletin de consigne est remplacé par le bulletin de bagages. Ce dernier sera utilisé par le voyageur comme moyen de preuve de la prise en charge des bagages par la Compagnie.

Lorsqu'un voyageur laisse ses bagages en souffrance dans la salle des arrivages en se proposant de les reprendre plus tard, cela peut avoir pour lui quelque inconvénient. En effet, certains tribunaux ont jugé que ce mode de procéder

si fréquent qu'il puisse être de la part des voyageurs constitue une irrégularité. Le voyageur ne voulant pas s'embarasser de ses bagages doit les retirer de la salle d'arrivages et en faire le dépôt à la consigne.

Si l'omission de cette formalité est par la suite la cause d'un retard dans la livraison, en raison de recherches faites pour retrouver les bagages, le retard n'est imputable qu'au voyageur lui-même ; la responsabilité de la Compagnie ne saurait être engagée. (L. F. vol. 21 p. 24, 9 décembre 1887 Trib. com. Abbeville) ; (même sens Trib. com. Abbeville 16 mars 1888 L. F. p. 68 vol. 21.) D'après ces jugements c'est donc par pure obligeance que les agents de la Compagnie se chargent de déposer eux-mêmes les colis à la consigne, à moins que la question n'ait été prévue dans les conditions d'application des tarifs généraux. La pratique n'est plus d'accord avec cette jurisprudence.

Quoiqu'il en soit, un bagage non retiré à l'arrivée doit être considéré comme un bagage mis en consigne, alors même que le voyageur conserverait son bulletin de bagages et ne retirerait pas un bulletin de consigne spécial : au contrat de transport a succédé un nouveau contrat de dépôt pouvant être aux termes de l'arrêté ministériel constaté soit par un bulletin spécial, soit par la conservation entre les mains du voyageur du bulletin de bagages délivré au départ.

Voici comment on opère dans les gares où il existe un registre de consigne. Au départ chaque colis est inscrit avec son numéro sur un bordereau confié au conducteur du train. A l'arrivée le rapprochement des inscriptions portées par le bordereau et des bulletins restitués par les voyageurs, permet de constater immédiatement quels sont les bagages non retirés à l'arrivée.



Il est procédé immédiatement à la reconnaissance de ces bagages à l'aide du bordereau du conducteur et c'est à ce moment que la perte ou l'avarie en cours de route doivent être constatées; les colis reconnus, sur lesquels la date d'arrivée et le numéro du train sont inscrits à la craie, sont alors déposés en consigne et relevés une heure après l'arrivée, sur un registre du dépôt contenant des colonnes pour la désignation des colis, le jour et l'heure du dépôt. Jusqu'à ce jour ces dispositions n'ont fait l'objet d'aucune réglementation, elles ne figurent pas dans les conditions générales d'application des tarifs.

Voici le texte proposé par les Compagnies (séance 22 avril 1896, Comité consultatif.) « Le dépôt avant le « départ est constaté par la délivrance d'un bulletin. Le « dépôt après l'arrivée est constaté, soit par la délivrance « d'un bulletin, soit par la conservation entre les mains « du voyageur du bulletin délivré au départ.

« Dans ce dernier cas l'heure d'entrée des bagages est « constatée par les registres de la Compagnie. »

Le Comité consultatif a émis un avis favorable à l'adoption de ce texte. Le Ministre doit statuer prochainement.

La manière de décompter la durée du dépôt par vingt-quatre heures a été fixée par l'arrêté ministériel du 26 avril 1892, après examen spécial de cette question par le Comité consultatif. Les frais de consigne commencent à courir à l'heure de l'arrivée du train.

Les employés conduisent les bagages non réclamés à l'arrivée du train dans le local spécialement destiné à les recevoir. Dans ce cas, il n'y a aucune distinction à faire, tous les colis doivent être l'objet de la même mesure.

Il n'en est pas tout à fait de même au départ. Ce service de consigne est établi par les Compagnies pour la plus

grande commodité des voyageurs, pour augmenter le trafic en facilitant les transports ; il n'est point créé pour être utilisé par le public tout entier, c'est-à-dire par ceux qui ne doivent pas entreprendre un voyage.

Les Compagnies, en vertu d'un grand principe général, doivent s'abstenir de tout traitement de faveur. Lorsqu'elles établissent un service de consigne elles doivent le mettre à la disposition de tous les voyageurs sans distinction. Elles ne peuvent recevoir en dépôt les bagages des uns et refuser ceux des autres (sous un prétexte quelconque, tel que celui de l'encombrement).

Les Compagnies ont cherché à diminuer le nombre des objets remis à la consigne en appliquant certaines mesures qu'elles justifient par les arguments suivants. Le dépôt spécial existant dans les gares a été établi, non pour les colis à la main, mais seulement pour les bagages destinés à être enregistrés ou déjà enregistrés, art. 28 T. g. G. V., il n'y a donc pas obligation pour les Compagnies de recevoir les colis à la main.

On peut répondre que si, effectivement, il n'est pas question de colis à la main dans l'article 28 T. g. G. V. c'est que cet article prévoit en général la garde des bagages, sans opérer de distinction entre colis à la main et bagages enregistrés ou à enregistrer.

En fait les Compagnies ont une pratique nettement contraire à la distinction qu'elles ont voulu invoquer et, moyennant une taxe déterminée, elles reçoivent, emmagasinent les colis à la main, aussi bien que les bagages et délivrent des récépissés. Mais cette obligation des Compagnies de recevoir tous les colis, même ceux à la main, existe seulement à l'égard des voyageurs.

Les Compagnies ne sont pas tenues de recevoir en dé-

pôt les objets appartenant à des tiers non voyageurs; bien plus, elles n'ont pas le droit de se livrer à ce genre de spéculation. Elles feraient ainsi concurrence à une industrie particulière, elles profiteraient, ce qui leur est interdit, de leur situation spéciale pour se livrer à des opérations totalement étrangères à l'exploitation de la voie ferrée. L'obligation pour les Compagnies de recevoir le dépôt des bagages au départ est par elle-même assez douteuse : il ne faudrait pas franchir cette limite extrême et transformer les consignés de bagages en magasins, en garde-meubles mis à la disposition de tout déposant. La consigne est faite uniquement pour les objets transportés ou à transporter.

Actuellement le danger d'empiètement n'est pas du côté des Compagnies. Celles-ci désirent vivement restreindre le nombre des dépôts à la consigne : la raison est fort simple, les taxes de consigne ne sont pas assez élevées pour couvrir les dépenses de ce service.

Ces taxes trop faibles font que de réels abus se commettent au départ.

On porte à la consigne des objets qui sont retirés sans qu'il y ait eu transport par la Compagnie, tels que des bicyclettes, des tricycles qui y séjournent plusieurs jours et des voitures de fleuristes. Les bicyclettes, voitures d'enfants, etc., sont d'ailleurs des objets fragiles ou volumineux et par cela même d'autant plus gênants.

La situation s'est trouvée encore aggravée par la loi du 26 janvier 1892 qui a modifié les habitudes du public, en augmentant, dans une forte proportion, le nombre des voyages. En outre bien des personnes font maintenant enregistrer du mobilier comme bagages en profitant de la franchise de 30 kilos, et ne l'enlèvent que tardivement à

l'arrivée, ce qui rend les salles de consigne insuffisantes. De nombreux commerçants se chargent de transporter à la consigne du départ les divers objets achetés par les clients de telle sorte que ceux-ci, une fois toutes leurs acquisitions terminées, peuvent reprendre à la consigne tous leurs colis et les faire enregistrer comme bagages. Il en résulte qu'un grand nombre de colis, qui autrefois étaient présentés directement à la table des bagages, séjournent aujourd'hui plus ou moins longtemps dans les salles de consigne.

On peut se demander s'il ne convient pas, pour éviter les abus, d'établir une distinction entre le dépôt au départ et le dépôt à l'arrivée. Bien que la moyenne des objets à l'arrivée soit beaucoup plus considérable que celle des objets déposés au départ, les abus sont plus nombreux au départ qu'à l'arrivée. (Comité consultatif des chemins de fer 22 avril 1896.) Les Compagnies ont surtout intérêt à les empêcher dans le premier cas : elles pourraient y parvenir en appliquant une tarification différente au départ et à l'arrivée.

Les Compagnies de chemins de fer, a dit un rapporteur au Comité consultatif, 20 mai 1896, n'ont pas paru attacher une grande importance à la création d'une différence de tarification. Le motif n'a pas été indiqué. En raison de l'exiguïté des locaux qu'elles peuvent transformer en consigne, elles tiennent avant tout à obtenir une augmentation de taxes afin d'éloigner les objets volumineux. Des Compagnies ont proposé de créer deux systèmes de taxes, l'un applicable au bagages proprement dits, l'autre aux objets provenant de personnes qui ne voyagent pas nécessairement et qui trouvent dans les gares un mode de remisage économique. La distinction est en pratique difficile à faire,

et le Comité consultatif des chemins de fer ne l'a point admise.

Il y avait cependant un principe excellent dans la proposition des Compagnies. La consigne est faite en somme pour les nombreux voyageurs qui, très fréquemment, trouvent commode de laisser à la gare pendant un délai court des bagages souvent au nombre de trois ou quatre, tels que leur malle, une valise et un sac à main, une couverture de voyage, etc. Il ne faudrait pas, pour combattre certains abus, à l'aide d'élévations de taxes, en arriver à imposer au grand public aussi bien qu'aux déposants non voyageurs des charges lourdes et hors de proportion avec les services rendus.

Cette difficulté de distinguer entre les objets destinés à être transportés et ceux qui n'appartiennent pas à des voyageurs empêche de recommander l'emploi d'un procédé utilisé cependant dans certaines gares de Paris. Refuser de recevoir ou mettre à la porte de la consigne toutes les voitures de laitier et autres objets qui, par leur nature même, ne semblent pas destinés à un transport par chemins de fer, tel a été le système employé par la Compagnie du Nord. Aucune réclamation n'a été produite et la question n'a pas été portée devant les tribunaux. On a aussi proposé comme très rationnel le moyen suivant : tous les bagages déposés étant *censés* destinés à voyager, la taxe d'enregistrement devrait être perçue au moment du dépôt, ce qui constituerait en réalité une mesure très légitime et très propre à écarter les déposants non voyageurs. En effet, la perception initiale du droit d'enregistrement, alors même que les objets ne seraient pas expédiés par chemins de fer, ne pourrait être suivie d'un remboursement. D'après un autre système, le retrait d'un bagage ne pourrait être effectué

que sur la présentation d'un billet de place. Les pays voisins ont pris depuis longtemps des mesures énergiques de ce genre destinées à éviter l'encombrement.

En Allemagne, les frais de consigne à l'arrivée s'élèvent à 0 fr. 34 cent. par colis et par jour. Le dépôt des bagages au départ n'existe que dans les grandes gares et il se fait sans responsabilité pour le chemin de fer. En France, une dépêche ministérielle du 19 octobre 1894 rappelait que parmi les diverses solutions envisagées, il en était une qui consistait à tenir compte du volume des objets pour appliquer un tarif progressif plus élevé à ceux qui dépassent un poids et un volume déterminés.

Les Compagnies ont alors proposé des taxes progressives, et le principe de la progression est bon parce qu'il s'oppose à la transformation des bâtiments et des gares en magasins de remisage. Juger les colis d'après leur poids ou leur volume conduirait soit à peser chaque colis, soit à en prendre les dimensions. Les pesages nombreux auxquels on serait amenés, le mesurage, constitueraient un surcroît de main d'œuvre pour les Compagnies. De plus on peut dire que, pratiquement, le pesage ou le mesurage ne peuvent pas toujours servir à donner le degré d'encombrement d'un colis : la forme joue un rôle prépondérant.

Dans cet ordre d'idées, il n'y a pas d'autre solution que celle consistant à désigner à l'avance, dans une énumération, ce qui est encombrant.

Pour empêcher la transformation des consignes dans les gares en dépôts publics d'objets qui le plus souvent ne sont pas destinés à être remis aux chemins de fer, la mesure la plus pratique et la plus simple consiste à adopter des taxes progressives avec la durée du dépôt et à



donner une *énumération précise* des colis considérés comme encombrants et soumis pour cette raison à une majoration de taxes. Cette liste pourra parfois être insuffisante, mais il y a moins d'inconvénients à avoir une énumération incomplète que de n'en avoir aucune pour diminuer l'encombrement des locaux de consigne. Les essais de classification de marchandises, pour les applications des taxes de transport, ont parfaitement réussi et ces énumérations sont loin d'être aussi compliquées qu'on aurait pu le croire.

Voici la rédaction présentée par les Compagnies le 22 avril 1896. La Commission chargée d'examiner la question a soumis le texte suivant aux délibérations du Comité consultatif le 13 mai 1896 : « Ce droit est double  
« pour les objets mobiliers tels que : tables, lits, matelas,  
« sommiers, armoires, poêles et tuyaux de poêle, glaces  
« et pianos.

« Les petites voitures telles que : voitures d'enfants et  
« de malades, voitures de marchands ambulants, brouettes,  
« petits chariots et fauteuils roulants.

« Les vélocipèdes, bicyclettes, tricycles, tandems et voitures automobiles.

« Les machines mécaniques, telles que : machine à  
« coudre, meules à aiguiser, appareils de chauffage, appareils distillatoires, tours et autres machines-outils.

« Les emballages non démontés.

« Les échelles et pièces de bois ou de fer de plus de  
« deux mètres de longueur.

« Les denrées non emballées.

« Les pots de fleurs, arbres et arbustes.

« La Compagnie peut refuser le dépôt des objets dont la  
« longueur dépasse les dimensions du matériel. »

Le Ministre n'a pas encore statué.

Parfois des objets ne sont pas réclamés par le déposant, même après plusieurs mois. Les Compagnies peuvent les faire vendre au bout de six mois, par l'administration des Domaines. (Trib. com. Seine, 3 février 1873, L. F. 1873 p. 256.)

§ IV. — Les colis ayant été déposés à la consigne, quelle est la responsabilité de la Compagnie ?

Il faut distinguer entre la consigne au départ et la consigne à l'arrivée. Dans le premier cas le contrat de transport n'est pas encore formé, lors de la remise des colis. Les Compagnies jouent le rôle d'un dépositaire ordinaire.

Aux termes de l'article 1932, Code civil, le dépositaire doit restituer exactement la chose déposée, ce qui indique l'obligation d'en payer la valeur au déposant dans le cas où la restitution est impossible par suite de la disparition du colis. Mais, vu l'article 1450 du C. civ., il y aura lieu, sauf au cas de vol, de tenir compte dans l'estimation des dommages-intérêts de la faute des voyageurs qui confient à la consigne, sans prendre aucune précaution, des objets d'une valeur extraordinaire (8 mars 1894, Cour d'appel Paris).

Dans le deuxième cas, celui de la consigne à l'arrivée, il y a un contrat principal, celui de transport, puis un contrat accessoire du premier, celui de dépôt. Le service de consigne est alors obligatoire pour les Compagnies. Elles sont forcées de garder les colis jusqu'à ce que le voyageur les réclame, c'est une conséquence du contrat principal. La conservation des bagages est si étroitement liée au contrat de transport qu'il est impossible de séparer ces

deux opérations, d'établir une distinction entre elles au point de vue de la responsabilité du transporteur.

Le Code civil paraît bien, dans cet ordre d'idées, établir pour le voiturier une seule espèce de responsabilité jusqu'à la remise des objets à leur propriétaire, art. 1782. Les voituriers par terre ou par eau sont assujettis pour la *garde* et la *conservation* des choses qui leur sont confiées aux mêmes obligations que les aubergistes. Et cela se comprend : comment, en fait, pourrait-on distinguer le point précis où la Compagnie cesse d'être transporteur pour devenir dépositaire ? Comment savoir si les pertes, avaries ou vols ont eu lieu pendant le transport ou après l'arrivée ?

En somme, la garde des bagages à l'arrivée constitue, aux termes de l'article 103 du C. de com. et des articles 1782, 1952 et 1953 du C. civ., pour le voiturier, et par conséquent pour les Compagnies de chemins de fer, un dépôt nécessaire. Tel est l'avis du Comité consultatif.

Il y a un autre système qui apprécie différemment la responsabilité des Compagnies pour le dépôt à l'arrivée. Ce dépôt serait absolument indépendant du contrat de transport. La responsabilité des Compagnies, en tant que voiturier, prendrait fin à l'instant où les colis seraient en gare d'arrivée, et se transformerait en responsabilité d'un dépositaire ordinaire salarié. (Féolde, n° 376).

Il n'est peut-être pas impossible pour les Compagnies, contrairement à l'opinion du Comité consultatif, de fixer le moment précis où le transport prend fin et celui où le dépôt prend origine. Nous raisonnerons en nous plaçant dans cette dernière hypothèse.

Nous examinons d'abord la responsabilité des Compagnies pour la consigne au départ

Les dispositions en vigueur appellent une modification indispensable. En effet, moyennant une rétribution très faible, toujours la même et nullement en rapport avec les risques encourus, les Compagnies se trouvent responsables de sommes souvent considérables dont il ne leur est même pas possible d'apprécier l'importance puisque les déposants ne sont pas tenus de déclarer à l'avance la valeur de l'objet mis en garde.

La façon actuelle d'opérer est peu équitable, et il serait assurément possible à l'administration supérieure de l'améliorer, de déroger aux règles de droit commun en limitant la responsabilité des Compagnies. On fait observer, il est vrai, qu'il y a ici une différence avec les tarifs de transport. En matière de tarification, le public a ordinairement le choix entre deux prix, celui du tarif général, et celui du tarif spécial; on comprend alors que les Compagnies subordonnent celui-ci à une diminution de responsabilité; mais, en matière de dépôt de bagages, le public n'a pas le choix.

En réalité, cette objection n'a ici aucune portée, car une diminution de responsabilité, accordée par le Ministre aux Compagnies, est certainement admissible pour un service qui n'est pas nécessairement lié au transport.

Une dépêche ministérielle du 19 octobre 1894 affirme ce droit pour le Ministre et déclare que la limitation de responsabilité, en cas de perte, peut légalement être stipulée pour les bagages mis en dépôt avant le contrat de transport, c'est-à-dire avant le départ du voyageur. Une mesure de ce genre est en effet légitime. Les tarifs de transport varient suivant la nature de la marchandise et sont beaucoup plus élevés pour les marchandises de valeur que pour les autres, en raison de la responsabilité et des soins qui

incombent aux Compagnies. De même, il est rationnel de faire payer une surtaxe pour le dépôt au départ des objets précieux. Cette surtaxe constituerait une prime d'assurance. Elle serait proportionnelle à la valeur déclarée, et serait exigée pour les finances, valeurs et objets d'art soumis à la taxe *ad valorem* pour le transport, sauf à faire certaines exceptions, par exemple : pour les broderies et dentelles qui font partie intégrante de la toilette des femmes.

Un autre système plus radical pourrait être appliqué. On comprendrait parfaitement que les Compagnies fussent autorisées à refuser d'une façon absolue d'accepter en dépôt les objets précieux en raison de la responsabilité qu'elles assument sans compensation. Cette mesure aurait l'inconvénient d'être rigoureuse, étant données surtout les habitudes prises par les voyageurs. Il est à présumer qu'un grand nombre d'entre eux, appelés à séjourner peu de temps dans une ville et ayant avec eux, soit une somme importante, soit des objets de valeur, n'hésiteraient pas à les mettre en dépôt, même moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire, à condition que la Compagnie accepte la responsabilité de la garde.

Ce principe de l'assurance de la valeur des bagages est appliqué d'une façon normale en Allemagne et en Autriche pour tous les transports en G. V. et en P. V.

Si le déposant n'avait fait aucune déclaration spéciale, il ne pourrait, au cas de perte ou d'avarie de ses bagages, réclamer une indemnité supérieure à un chiffre à fixer. La Compagnie du Nord a proposé 500 francs, d'autres proposent 50 francs par colis, sous réserve toutefois de la preuve à faire par le voyageur que la valeur du colis déposé atteint au moins cette somme.

Un inconvénient apparaît alors : il est difficile, disent les Compagnies, d'avoir un régime différent pour les deux consignes : celles-ci sont très souvent réunies dans le même local. Au fond les Compagnies de chemins de fer désirent surtout une atténuation de leur responsabilité pour la consigne à l'arrivée, car c'est là que le plus grand nombre des dépôts est effectué. Elles sont plus indifférentes pour la consigne au départ.

Une commission, chargée d'examiner la question, a proposé le 22 avril 1896 au Comité consultatif de maintenir le *statu quo* et de n'introduire dans la réglementation des services accessoires aucune disposition nouvelle au sujet de la responsabilité au cas de dépôt de bagages.

Il y a lieu de se demander si la réforme utile à apporter au règlement de la consigne au départ, au point de vue de la responsabilité, ne pourrait pas être la même pour la consigne à l'arrivée, auquel cas les objections précédentes disparaîtraient. Telles sont les principales observations auxquelles donne lieu la consigne au départ.

C'est une question délicate que celle de savoir si le Ministre peut introduire dans la fixation des frais accessoires une limitation à la responsabilité des Compagnies pour la garde des bagages non réclamés à l'arrivée. Nous commencerons par exposer la situation actuelle au point de vue de la responsabilité des Compagnies pour la consigne à l'arrivée, nous apprécierons ensuite plus facilement le rôle du Ministre.

Aujourd'hui les voyageurs ne sont pas tenus de déclarer (art. 47, conditions générales d'application) les objets précieux renfermés dans leurs bagages. Le paragraphe premier « bagages » du chapitre II des conditions générales d'application des prix de transport, non plus que l'arrêté



sur les frais accessoires n'imposent cette obligation au public. Les conditions d'application des tarifs généraux renferment au chapitre II un paragraphe 4, relatif aux finances, valeurs, objets d'art; la question de responsabilité des Compagnies est envisagée, mais ce paragraphe 4 du chapitre II concerne les transports des colis en G. V. et ne s'applique évidemment pas aux bagages.

Les Compagnies peuvent essayer de tirer argument du paragraphe 4 contre les voyageurs en disant à ceux-ci au cas de perte de bagages précieux : « Vous n'aviez pas droit  
« de mettre un objet quelconque ayant le caractère de  
« finances, valeurs ou objets d'art dans votre caisse ou valise. Les conditions d'application des tarifs prévoient le  
« transport de ces objets par expédition en G. V. mais  
« non pas dans les bagages. Nous ne sommes pas responsables de la perte d'objets que vous n'étiez pas autorisés  
« à transporter comme bagages. Des bijoux, etc., ne peuvent être confiés au chemin de fer que pour un transport  
« en G. V. et doivent faire l'objet d'une déclaration de valeur. » Les voyageurs répondront aux Compagnies que certains objets de valeur, par exemple les dentelles, font nécessairement partie d'objets à transporter comme bagages.

Des objets précieux peuvent être parfaitement affectés à l'usage personnel d'un voyageur, lui être même nécessaires pendant le voyage. Leur valeur tout en étant considérable peut être parfaitement en rapport avec la situation de fortune de leur possesseur et constituer pour lui un colis à la main ou un bagage pouvant être valablement déposé comme tel, sans être l'objet d'aucune déclaration de valeur. C'est là une question de fait. De plus, s'il est vrai que les conditions des transports en G. V. des finances,

valeurs ou objets d'art fixent les limites de la responsabilité des Compagnies, il ne résulte pas de là que le transport d'objets précieux soit interdit dans les bagages.

Et les voyageurs ont raison si l'on s'attache à comprendre la volonté des rédacteurs des conditions générales d'application des tarifs.

Lors de la discussion sur les articles du chapitre II. § 1<sup>er</sup> relatif aux bagages, la question se posa de savoir si la déclaration des objets précieux devait être imposée aux voyageurs. Cette mesure fut écartée pour des motifs de simplicité dans les opérations d'enregistrement ou de dépôt, d'embarras et d'ennuis à éviter aux voyageurs.

Mais en même temps qu'ils émettaient cet avis, les membres de la commission prévoyaient la rédaction d'un article spécial permettant aux voyageurs de s'assurer, par une déclaration et le paiement d'une surtaxe, contre tous risques de vol, perte, avaries d'objets précieux.

En fait, cette clause ne figure pas au susdit § 1<sup>er</sup>. Il reste cependant un point certain, c'est la volonté des rédacteurs des conditions générales de permettre, sans déclaration spéciale, le placement des bijoux et objets d'art dans les bagages (1).

Le voyageur ayant ce droit, et les Compagnies étant responsables, quel sera le degré de responsabilité des Compagnies? La réponse est donnée à l'aide d'un enchaînement de textes assez original. Les responsabilités si lourdes des Compagnies de chemins de fer sont réglées par un texte fait pour les hôteliers et les aubergistes.

(1) La question se posera probablement devant les tribunaux à l'occasion des vols commis dans les bagages par un employé de la Compagnie de l'Ouest. Cet employé a été arrêté au mois de décembre 1897.

« Art. 1782, C. civ.— Les voituriers par terre et par eau  
« sont assujettis, pour la garde et la conservation des  
« choses qui leur sont confiées, aux mêmes obligations  
« que les aubergistes, dont il est parlé au titre du dépôt et  
« du séquestre.

« Art. 1952, C. civ.— Les aubergistes ou hôteliers sont  
« responsables, comme dépositaires, des effets apportés  
« par le voyageur qui loge chez eux, le dépôt de ces sortes  
« d'effets doit être regardé comme dépôt nécessaire.

« Art. 1953, C. civ.— Ils sont responsables du vol ou  
« du dommage des effets du voyageur, soit que le vol ait  
« été fait ou que le dommage ait été causé par les domes-  
« tiques et préposés de l'hôtellerie, ou par des étrangers  
« allant et venant dans l'hôtellerie. »

Ce dernier article a été complété par une loi du 18 avril 1889.

« Cette responsabilité est limitée à 1.000 francs pour  
« les espèces monnayées et les valeurs ou titres au porteur  
« de toute nature, non déposés réellement entre les mains  
« des aubergistes ou des hôteliers. »

Ainsi, les Compagnies de chemins de fer ne sont responsables, dans les termes des articles 1952 et 1953, du dommage ou du vol des espèces monnayées ou titres au porteur placés dans les bagages, que jusqu'à concurrence d'une somme de 1.000 francs, quand bien même le voyageur prouverait que les espèces ou titres par lui placés dans ses colis avaient une valeur plus considérable.

Les Compagnies sont responsables d'une façon illimitée de la disparition des autres objets ou effets du voyageur dans le cas où il serait constaté que le vol a été commis par un des employés de la Compagnie.

Comme nous l'avons fait observer pour la consigne au

départ, il y a lieu d'examiner, au cas de perte d'un colis précieux, si le voyageur n'a pas commis lui-même une grande imprudence en se dessaisissant d'objets de grande valeur, sans donner au moins un avis préalable. En effet, aux termes de l'article 1150 du Code civil, le débiteur, c'est-à-dire la Compagnie dans le cas présent, n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été ou qui ont pu être prévus lors du contrat, lorsque ce n'est point par un dol que l'obligation n'est point exécutée.

Notons en passant que les Compagnies ont vainement essayé de se soustraire à leur responsabilité en insérant, sur les bulletins remis aux voyageurs, une mention en vertu de laquelle elles déclaraient n'être tenues que d'une certaine somme en cas de perte ou d'avarie. L'administration supérieure a fait supprimer ces clauses.

Enfin la responsabilité des Compagnies est limitée à la valeur déclarée pour les espèces monnayées et les valeurs ou titres au porteur de toute nature qui auraient été déposés réellement entre les mains des agents de la Compagnie (loi 1889).

Dans quel cas y a-t-il un dépôt effectué réellement par un voyageur entre les mains d'un agent des Compagnies?

Cela a lieu lorsque le voyageur présente aux employés chargés de ce service les objets précieux, de telle sorte que les employés puissent prendre les dispositions nécessaires pour prévenir tout danger de perte ou de vol. Et ces mesures spéciales consistent dans l'application du § IV, chap. II des conditions générales d'application, relatives aux finances, valeurs, objets d'art, expédiés en G. V.

Autrement dit les Compagnies refusent de transporter, de recevoir en consigne à l'arrivée, à titre de bagages,

les espèces monnayées et les valeurs ou titres au porteur de toute nature.

Ce que nous venons de dire du dépôt effectué réellement doit être étendu à tout objet de valeur contre la perte duquel le voyageur veut s'assurer.

Celui-ci ne peut se décharger de l'obligation de faire la preuve de la perte subie, en déclarant et en présentant les objets de valeur au moment de la remise des bagages à un agent des Compagnies. Le service de la consigne deviendrait impossible si chaque voyageur exigeait une telle vérification pour s'assurer de l'entière responsabilité du transporteur.

Le voyageur doit de plus se conformer aux règles du § IV, chap. II des conditions générales, c'est-à-dire accepter l'application des tarifs d'expéditions en G. V. et de leurs conditions d'application. Cela est juste; les Compagnies n'ont actuellement le droit de percevoir aucune surtaxe dans le cas où un voyageur déclare l'existence d'objets précieux dans ses bagages. Pour admettre que la déclaration modifie les charges de responsabilité, il faudrait au moins permettre aux Compagnies de percevoir une certaine somme en compensation des risques courus et des précautions spéciales prises par elles. Il serait très désirable qu'un article spécial des conditions d'application des tarifs indiquât nettement au public les règles à suivre lorsqu'il désire faire transporter en même temps que lui, et sous la responsabilité entière des Compagnies, des objets précieux.

Il est certain que le prix payé pour la garde est extrêmement minime et il est dur d'imposer en retour aux Compagnies une responsabilité presque illimitée.

Ici se pose la question annoncée de savoir si l'adminis-

tration supérieure peut, dans une nouvelle rédaction, accorder aux Compagnies de chemins de fer l'autorisation de limiter à un certain maximum la réparation du préjudice causé à un voyageur par la perte de ses bagages à la consigne à l'arrivée?

La raison de douter est qu'il a fallu une loi, celle de 1889, pour limiter la responsabilité de l'aubergiste et par conséquent celle du transporteur. Le ministre en décidant que les Compagnies de chemins de fer ne pourraient être tenues d'une somme supérieure, par exemple à 500 francs, quand bien même la valeur des objets disparus serait démontrée avoir été beaucoup plus grande, ne sortirait-il pas de la limite de ses pouvoirs? Ne ferait-il pas plutôt œuvre de législateur que de représentant des voyageurs dans un contrat? Le Ministre n'est-il pas placé en face des Compagnies pour défendre les droits du public plutôt que pour les limiter, les sacrifier? Nous ne pensons pas que le Ministre sorte de ses attributions en limitant la responsabilité des Compagnies. Fixant les frais accessoires, il représente le public des voyageurs; il est juge de ce qui est utile à la généralité et des conseils nombreux sont près de lui pour l'éclairer. Donc si le Ministre estime que la limitation de responsabilité des Compagnies, tout en contrariant certains intérêts particuliers doit être profitable à l'ensemble, il représentera valablement tout le public en renonçant en son nom à se prévaloir de la responsabilité illimitée des Compagnies, lorsque celle-ci peut être mise en jeu.

On arriverait ainsi à un système dont voici les grandes lignes. Le Ministre limiterait par exemple à 500 francs la responsabilité des Compagnies pour la consigne à l'arrivée surtout, si les Compagnies donnaient à l'expéditeur la pos-



sibilité de toujours s'assurer, par une prime, le remboursement intégral de la valeur qu'il attribue aux objets confiés au Chemin de fer.

Il y aurait deux catégories de taxes applicables à la consigne des bagages : une première taxe de droit commun applicable à tous, sauf demande contraire. Cette taxe serait minime. En compensation de la modicité du prix, la responsabilité de la Compagnie ne saurait en aucun cas dépasser un certain chiffre, 500 francs par exemple ; une deuxième catégorie de prix, ceux-là assez élevés, serait appliquée sur demande pour le dépôt des bagages des voyageurs qui feraient la déclaration de valeur de leurs colis.

A l'inverse de ce qui se passe dans les tarifs de transport, les prix les moins élevés seraient les prix de droit commun. La responsabilité entière des Compagnies ne pourrait exister que dans les cas exceptionnels et avec des taxes plus élevées. On aurait tarif de droit commun avec garantie limitée, tarif spécial avec responsabilité entière. Ces conditions de frais accessoires seraient en harmonie avec celles à établir pour la consigne au départ.

Il n'y aurait plus qu'un obstacle à leur fixation, à savoir la détermination du moment où la détérioration s'est produite, soit pendant le transport, soit après le dépôt.

D'après ce que nous avons dit sur le procédé actuel dont se servent les Compagnies pour constater le dépôt à l'arrivée, la difficulté n'est peut-être pas insurmontable.

Cependant le Comité consultatif, arrêté par cette considération, n'a pas cru possible d'admettre la limitation de la responsabilité pour le dépôt à l'arrivée (15 mai 1896). La solution de toute cette longue question est alors d'établir

les mêmes règles de responsabilité pour les deux consignes et pour la durée du transport des bagages.

§ V. — Nous avons déjà eu l'occasion de dire que la restitution des bagages déposés est opérée sur la présentation et en échange du bulletin de consigne, ou du bulletin des bagages.

Cette opération ne donne lieu à aucune difficulté, nous ne nous y arrêtons pas. Le paiement de la taxe de consigne doit être effectué au moment de la remise des colis aux voyageurs.

§ VI — L'histoire de cette taxe nous semble présenter quelque intérêt. Depuis plus de vingt-cinq ans les Compagnies soutiennent que les taxes de dépôt sont insuffisantes à tous les points de vue. La Compagnie de l'Ouest déclarait dès 1872 qu'à la gare Saint-Lazare la dépense moyenne pour les deux consignes au départ et à l'arrivée était supérieure à 0 fr. 15.

Aujourd'hui, la dépense moyenne varie selon les Compagnies de 0 fr. 043 à 0 fr. 092. La dépense totale pour le service de consigne comprend les frais de construction et d'entretien du local, les salaires des hommes d'équipe chargés du transport à la consigne des objets laissés en dépôt, de la livraison de ces objets quand le voyageur vient les reprendre, les dépenses spéciales d'imprimés, d'éclairage et de chauffage. Il faut y ajouter les risques et indemnités auxquels les Compagnies sont soumises en cas de perte ou d'échange des colis.

En 1878, les Compagnies demandaient le relèvement de taxe suivant :

Dépôt des bagages 0 fr. 10 au lieu de 0 fr. 05. Le Comité consultatif conclut à élever le taux de 0 fr. 05 à 0 fr. 10 par colis et par jour. Le Conseil supérieur des voies de communication émit le même avis dans sa séance du 26 octobre 1878.

Le Ministre des travaux publics (M. de Freycinet) ne crut pas devoir approuver et, par une décision du 14 octobre 1878, il maintint le statu-quo. A la fin de 1891, un nouveau projet n'aboutit pas davantage pour modifier les taxes de dépôt.

A la suite d'un nouvel examen, en 1892, le Ministre rendit l'arrêté du 12 avril 1892 qui règle encore actuellement la taxe de dépôt.

Elle est fixée à 0 fr. 05 par article et par 24 heures, avec minimum de perception de 0 fr. 10.

Aux termes de l'art. 28 des conditions générales :  
« Sont exempts de droit de garde ou de dépôt les bagages  
« des voyageurs forcés de s'arrêter dans les gares de bifur-  
« cation pour attendre le départ du premier train qui doit  
« les conduire à destination. »

Dans la séance du 22 avril 1896, le Comité consultatif des chemins de fer a renvoyé à la Commission des frais accessoires les questions relatives au dépôt des bagages pour étudier à nouveau plusieurs points, en particulier le montant des taxes. Nous examinerons plus tard le résultat de cette étude.

## SECTION II. — Magasinage proprement dit.

§ I. — Afin d'éviter des répétitions inutiles ou des renvois trop nombreux, nous étudierons en même temps pour la G. V. et pour la P. V. les règles du magasinage des Compagnies de chemins de fer. Nous savons en effet qu'il s'agit dans les deux cas d'un contrat de dépôt ordinairement salarié : la convention est tantôt tacite, tantôt expresse. Nous nous bornerons à signaler les différences, lorsqu'il s'en présentera, et nous commençons par exposer les deux plus importantes afin de ne plus avoir à y revenir.

§ II. — Voici la première. Les textes des conditions d'application générales et les arrêtés ministériels ne prévoient pas de magasinage au départ pour la G. V. Ils prévoient seulement le magasinage résultant du fait des destinataires qui laissent dans la gare d'arrivée les colis dont ils auraient dû prendre livraison ou qui refusent de recevoir les colis adressés à domicile.

Il est dit au contraire, à propos de la P. V., art. 14 de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892 fixant les frais accessoires :

« Les mêmes droits de magasinage seront perçus au  
« départ et dès l'expiration des 24 heures qui suivront la  
« remise en gare pour les marchandises que les Compa-  
« gnies consentiraient, sur la demande de l'expéditeur, à  
« conserver sur leurs quais ou dans leurs magasins ; au

« delà de ce délai, les Compagnies n'étant tenues, d'ailleurs, « d'accepter que les marchandises prêtes à expédier. »

Trois circonstances peuvent donc être l'occasion du magasinage en P. V. :

1<sup>o</sup> L'expéditeur vient opérer un dépôt à la gare des marchandises ;

2<sup>o</sup> Le destinataire ne vient pas prendre livraison des colis expédiés en gare ;

3<sup>o</sup> Le destinataire refuse de recevoir les marchandises qui lui étaient adressées à domicile.

En G. V. les deux derniers cas seulement, ainsi que nous l'avons dit plus haut, sont prévus comme pouvant donner lieu au magasinage. En pratique, les expéditeurs en G. V. utilisent la consigne destinée à recevoir les bagages des voyageurs, lorsqu'ils veulent effectuer un dépôt de marchandises à la gare un certain temps avant de les faire enregistrer.

La seconde différence entre le magasinage en G. V. et P. V. provient de ce que le stationnement des wagons est prévu par les arrêtés sur les frais accessoires seulement dans le cas de P. V., soit au départ, soit à l'arrivée.

Voici ce qu'il faut entendre par ces mots « stationnement des wagons au départ » :

Lorsqu'un expéditeur a le droit d'effectuer lui-même le chargement des wagons, cette opération doit être complètement effectuée dans un délai fixé à compter du moment où les wagons ont été mis à sa disposition. Passé le délai, il est perçu un droit de stationnement de 10 francs par wagon entamé et par jour de retard, quelle que soit la contenance du wagon. (Art. 17, tarif général P. V. chargement; article 1<sup>er</sup>, arrêté ministériel du 28 février 1894).

De même à l'arrivée il y a des cas dans lesquels les des-

tinataires de marchandises, expédiées en P. V. par wagon complet, ont le droit d'opérer eux-mêmes le déchargement. Les textes des conditions d'application fixent pour cette opération un délai passé lequel les Compagnies ont le choix entre deux partis :

« Article 1<sup>er</sup> (arrêté ministériel 28 février 1894). — Passé  
« les délais ci-dessus, les Compagnies peuvent, ou faire le  
« déchargement et percevoir pour cette opération 0 fr. 30  
« par tonne, sans préjudice des droits ordinaires de ma-  
« gasinage pour les marchandises déchargées, ou laisser  
« les marchandises sur les wagons en percevant, à l'expi-  
« ration des délais, un droit de stationnement de 10 francs  
« par wagon et par 24 heures de retard, quelle que soit la  
« contenance des wagons. » (Art. 17, tarif général P. V. déchargement).

Il résulte clairement de ce texte que le stationnement des wagons est une forme du magasinage. Tout le monde l'entend ainsi.

Dans le langage administratif, aussi bien que dans la pratique, les mots « stationnement des wagons » sans autre épithète s'appliquent au magasinage des marchandises laissées sur wagons en P. V., ou aux wagons attendant leur chargement.

Il semblerait naturel de traiter spécialement dans les paragraphes sur le magasinage, et non pas dans ceux du chargement, une partie si importante du magasinage.

Il est bien question d'un stationnement de wagons dans l'article 24 de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892, mais dans un sens différent de celui dont nous nous occupons et beaucoup plus rarement employé.

§ III. — De même que pour le dépôt des bagages, la ques-



tion de responsabilité des Compagnies en ce qui concerne le magasinage est délicate.

Un arrêt de la Cour d'appel de Poitiers donne une idée générale des devoirs des Compagnies. Si celles-ci sont tenues de donner aux marchandises qu'on leur confie les soins imposés par les tarifs, elles ne sont point obligées à des soins exceptionnels, qui ne trouveraient pas leur rémunération dans les prix qui leur sont alloués. (23 juillet 1889 C. ap. Poitiers, L. F., v. 22, p. 209.)

Une plus grande précision est nécessaire. Ecartons tout d'abord le cas de magasinage au départ en P. V. Il s'agit là d'un contrat antérieur à celui de transport, la responsabilité des Compagnies est celle d'un dépositaire salarié : elles doivent apporter aux objets ainsi confiés à leur garde « le soin d'un bon père de famille ». En cas de perte ou d'avaries des colis pendant le magasinage au départ, elles doivent prouver qu'elles n'ont commis aucune faute pour ne pas avoir à payer des dommages et intérêts au propriétaire des marchandises.

Pour le magasinage à l'arrivée en G. V. et en P. V., soit qu'une lettre d'avis ait été envoyée ou non pour fixer la date initiale de perception des frais, le contrat de dépôt est une conséquence nécessaire du contrat de transport : il serait fort difficile de dire à quel moment précis les Compagnies cessent d'être transporteur pour devenir simple dépositaire.

Il semble exact de penser que le voiturier demeure responsable en cette qualité jusqu'au moment où le contrat de transport a reçu sa complète exécution par la remise des colis au destinataire.

Ou bien il faudrait, pour que le contrat de transport eût

pris fin, que le destinataire eût reconnu ses marchandises et reçu un certificat de dépôt.

En pratique, on dit qu'il y a soudure entre le tarif de transport et le tarif de magasinage et la conséquence est la suivante : on applique une règle unique de responsabilité à la Compagnie, celle du tarif de transport, autrement dit, celle du contrat principal.

Cette manière de s'exprimer n'est pas exacte ; le mot « soudure » doit être réservé aux seuls tarifs de transport, aucun texte ne permet de lui donner l'extension que nous venons d'indiquer. Mais l'idée est juste.

Les Compagnies ayant opéré un transport de marchandises effectué au prix d'un tarif ne renfermant aucune clause spéciale à la responsabilité sont tenues, même pendant le magasinage, de la responsabilité de tout voiturier.

Nous renvoyons sur ce point à ce que nous avons dit à propos du dépôt des bagages à l'arrivée.

Si les Compagnies ont effectué un transport avec application d'un tarif renfermant une clause de non-garantie, elles bénéficieront de cette clause jusqu'à la remise des colis au destinataire et par suite pendant la durée du magasinage.

En conséquence, au cas d'avarie ou de perte, la charge de la preuve de la responsabilité de la Compagnie incombera au demandeur (C. Cas., 4 août 1884, L. F. 1884, p. 222 sur le camionnage). Les Compagnies ne peuvent jamais se débarrasser de l'obligation de donner des soins aux marchandises, en tant que ces soins n'ont pas un caractère exceptionnel et ne sont pas incompatibles avec les nécessités du service (art. 50 ord. 1846, art. 49 cahier des charges).

Ce système de responsabilité, toujours la même, est infiniment plus simple que celui dans lequel les Compagnies seraient traitées d'abord comme un voiturier, puis comme un dépositaire non salarié (au moins pendant 48 heures), et enfin en dépositaire salarié.

Ces principes posés, faisons quelques observations sur l'emplacement réservé au magasinage.

L'absence d'indication, dans le cahier des charges, du lieu où doit être effectué le dépôt a provoqué de nombreuses contestations dans lesquelles la responsabilité des Compagnies était mise en jeu. Aujourd'hui il y a un premier point sur lequel tout le monde paraît d'accord.

La prescription réglementaire concernant la perception des frais de magasinage sur les chemins de fer n'impose aux Compagnies aucune autre condition que celle qui y est formellement exprimée; le dépôt effectif dans un magasin couvert n'est donc point exigible. Il y a magasinage lorsque les marchandises expédiées ou à expédier ont été déposées dans l'enceinte de la gare sous la garde et la responsabilité de la Compagnie. On ne pourrait dire qu'il n'y a pas magasinage parce que les marchandises n'auraient pas été placées dans un lieu couvert; ce serait donner au mot « magasinage » un sens restrictif que ne comportent pas un grand nombre de marchandises pouvant, par leur nature, être considérées comme régulièrement emmagasinées, alors qu'elles se trouvent dans l'enceinte de la gare et sous la surveillance de la Compagnie. (C. ap. Rennes, 23 novembre 1875, L. F. p. 173, vol. 9. C. Cas., 23 mars 1887, L. F. p. 87, vol. 20.)

Le magasinage peut même avoir lieu en dehors de l'enceinte de la voie ferrée.

Nous allons examiner successivement, dans ces deux hypothèses, la responsabilité des Compagnies.

Tout d'abord les agents des Compagnies ne changent pas impunément, dans l'enceinte de la voie ferrée, l'emplacement où le dépôt doit être effectué.

En effet si des employés, au lieu de placer les marchandises en souffrance dans le magasin destiné à les recevoir, les déposent dans un endroit non affecté à ce service, les Compagnies ne peuvent invoquer les cas fortuits ou de force majeure que tout autant qu'elles n'ont aucune faute ou aucune imprudence à se reprocher. Or, d'après la Cour de cassation, dans un arrêt du 4 août 1884 (L. F. v. 17, p. 218), une Compagnie commet une faute en ne laissant pas les marchandises sur le quai affecté aux expéditions en souffrance et en les plaçant dans un local non approprié pour les recevoir.

La question peut se poser de la manière suivante. Une Compagnie offre au public, dans un tarif de transport établi pour des marchandises susceptibles d'être détériorées à l'air libre, un magasinage couvert ou à découvert, suivant l'espace dont elle peut disposer. Par une clause spéciale, elle décline d'avance toute responsabilité pour les déchets et avaries de marchandises pendant la durée du magasinage. La Compagnie peut-elle être cependant jugée responsable des avaries survenues comme conséquence du magasinage à découvert ?

D'après une opinion, il n'est pas admissible que le propriétaire d'une marchandise très accessible à l'humidité la garde à découvert sous les atteintes de la pluie. La Compagnie doit apporter à la garde de la chose déposée les mêmes soins qu'un bon père de famille apporte à la garde des choses qui lui appartiennent. Elle est donc res-

ponsable des avaries survenues comme conséquence du magasinage à découvert, si elle n'a pas mis en demeure le destinataire de retirer les marchandises qu'elle ne pouvait mettre à l'abri. La jurisprudence est en ce sens.

Selon une autre opinion le propriétaire de la marchandise a tort de demander pour celle-ci l'application d'un tarif spécial qui expose les colis aux inconvénients d'un magasinage à découvert. Le contrat survenu entre la Compagnie et l'expéditeur n'oblige nullement la Compagnie à une mise en demeure. Il serait arbitraire d'imposer cette nouvelle obligation à la Compagnie et de lui enlever ainsi le bénéfice de son tarif spécial.

Cette seconde opinion ne nous paraît pas tenir compte de ce que le voiturier ne peut être exonéré d'une manière absolue de sa responsabilité par aucun tarif même pas par la clause « sans garantie ». Seulement, selon la jurisprudence, la charge de la preuve peut être rejetée sur le destinataire ou l'expéditeur qui ont accepté un tarif spécial.

Mais les Compagnies ne peuvent prétendre que des concessions, notamment celles de taxes abaissées, entraînent forcément par voie de réciprocité la décharge absolue de responsabilité.

Par conséquent, s'il s'agit d'une marchandise susceptible d'être détériorée à l'air libre, la Compagnie ne doit pas la laisser à découvert. Si elle n'a pas de place pour la mettre à couvert, elle doit en prévenir l'expéditeur ou le destinataire. Si elle ne le fait, elle est responsable des avaries.

Voici notre seconde hypothèse : elle a trait au dépôt effectué en dehors de l'enceinte de la voie ferrée. Une Compagnie de chemins de fer peut valablement se substi-

tuer un entrepositaire pour la garde des marchandises, à la condition de rester responsable de leur conservation envers le destinataire : celui-ci n'est pas fondé à se prévaloir des arrangements particuliers intervenus entre la Compagnie et l'entrepositaire, pour se soustraire au paiement d'une partie des droits dus par lui.

En effet, si les entrepositaires ne sont pas des employés salariés du chemin de fer, ils sont ses mandataires et ont par suite droit de réclamer à l'expéditeur les droits de magasinage d'après le tarif de la Compagnie. (En ce sens C. ap. Lyon, 15 février 1877, L. F. p. 93. v. 41 ; C. cas., 27 mars 1878, L. F. p. 95, v. 41).

Le Tribunal de Commerce de Lyon a rendu un jugement dans une espèce voisine de la précédente. Des marchandises avaient été refusées par un destinataire et étaient restées en souffrance à la gare d'arrivée. La Compagnie de chemins de fer les avait fait conduire chez un entrepositaire avec lequel elle avait traité pour les cas de ce genre. Le Tribunal jugea que cet entrepositaire était « sans droit pour s'approprier le bénéfice du tarif des Compagnies de chemins de fer, pour l'entrepôt des marchandises ». Il ordonna de calculer les dits droits d'après les tarifs des magasins généraux jusqu'au jour des offres. (Trib. Com. Lyon, 8 août 1876, L. F. v. 41, p. 92).

Malheureusement le tribunal ne dit pas pourquoi il jugea ainsi, et il ne paraît pas que l'on puisse donner quelque bonne raison à l'appui de cette opinion.

Donc, les Compagnies de chemins de fer, lorsque la place leur fait défaut peuvent valablement, à la condition de rester responsables envers les expéditeurs ou destinataires, se substituer un tiers pour la garde des marchandises. L'expéditeur est tenu de payer à ce tiers dépositaire, agissant au



nom de la Compagnie, les droits de magasinage d'après le tarif réglementaire de la Compagnie.

§ IV. — On donne le non de lettre d'avis à un avertissement envoyé, ordinairement par la poste, au destinataire désigné sur la feuille d'expédition. Au point de vue de la forme elle consiste dans une feuille détachée d'un registre à souche dont elle reproduit les mentions : poids, numéros et nombre des colis, nature provenance, heure de la mise à la poste de la lettre, somme due à la Compagnie.

Elle a pour but de marquer le point de départ du dépôt salarié des marchandises et elle a pour effet de prévenir l'intéressé de l'arrivée de colis livrables en gare envoyés à son adresse.

Il n'y a pas de lettre d'avis pour les colis expédiés à domicile.

Ainsi averti le destinataire pourra, à son choix, faire opérer lui-même le camionnage ou inscrire sur la lettre d'avis retournée au chef de gare, l'ordre pour la Compagnie de faire effectuer le transport à domicile.

Ou bien encore le destinataire refusera les marchandises : la Compagnie en sera informée par lui et prévendra l'expéditeur.

Théoriquement tout au moins, l'envoi de cette lettre d'avis a été prescrit dans le seul intérêt des Compagnies, c'est-à-dire dans le but de fixer le point de départ du délai dans lequel les Compagnies doivent percevoir la taxe de magasinage pour les marchandises non retirées par un destinataire négligent. (Art. 27, 39 T. g. G. V. art. 16, 30, 36 T. g. P. V.).

En pratique, il est précieux pour le destinataire de recevoir ainsi une invitation d'avoir à prendre livraison de ses

colis, dans les quarante-huit heures à partir du moment où la lettre a été mise à la poste, car il est par là-même informé de leur arrivée.

Les Compagnies ayant grand intérêt à l'envoi des lettres manquent rarement de les expédier : cela arrive cependant à la suite d'un oubli, d'une erreur, d'une perte, etc... Mais, ni le cahier des charges, ni les arrêtés ministériels n'imposent aux Compagnies l'obligation de prévenir le destinataire de l'arrivée en gare des marchandises, sauf aux Compagnies, à perdre le droit de percevoir un prix pour la garde des colis, en cas de non enlèvement.

Les règlements qui concernent les Compagnies de chemins de fer doivent être strictement appliqués, il n'est pas permis, sous prétexte d'une interprétation, d'ajouter arbitrairement aux obligations que la loi et les règlements imposent soit à des Compagnies, soit à ceux qui traitent avec elles. (31 décembre 1879, C. cas., L. F. p. 311, v. 42.) Or, l'obligation pour les Compagnies de chemins de fer de mettre les marchandises à la disposition du destinataire dans un certain délai après l'arrivée n'implique point, à l'égard des marchandises livrables en gare, l'obligation de donner au destinataire, dans le même délai, avis de l'arrivée de ses marchandises.

Par conséquent les négociants disent vainement qu'il est indispensable que les chefs de gare les avisent de l'arrivée des colis, qu'ils ne peuvent entretenir dans les gares un commissionnaire chargé en permanence de retirer les marchandises arrivées à leur adresse.

Un tribunal violerait le cahier des charges et les arrêtés ministériels, s'il déclarait une Compagnie responsable envers un destinataire des conséquences d'un retard, d'un oubli, d'une erreur, etc... dans l'envoi d'une lettre d'avis,

par l'unique motif que la Compagnie n'aurait point adressé à celui-ci une lettre d'avis en temps utile. (C. Cas. 2 déc. 1873; Trib. com. Seine, 15 juil. 1875, L. F., p. 225, v. 10; Trib. com. Reims, 31 oct. 1876, L. F., p. 35, v. 10; Trib. com. Reims, 31 oct. 1877, L. F., p. 230, v. 10; C. Cas. 27 août 1878, L. F., p. 206, v. 11. C. Cas. 26 mars 1879, L. F. p. 69, v. 12; C. Cas. 14 janv. 1880, L. F., p. 10, v. 13; C. Cas. 23 février 1881, L. F., p. 77, v. 14; C. Cas. 29 novembre 1881, L. F., p. 261, v. 14; C. Cas. 21 novembre 1883, L. F., p. 255, v. 16; C. Cas. 8 juin 1886, L. F., p. 190, 1886; C. ap. Orléans, 22 octobre 1890, L. F., p. 267, v. 23; L. F., p. 30, 1891).

La jurisprudence de la Cour de Cassation est invariable en ce sens. Il y a néanmoins un nombre d'arrêts toujours croissant sur cette question.

Le public se fait difficilement à l'idée que les Compagnies ne sont pas forcées de prévenir de l'arrivée des colis, et que la lettre d'avis n'a pas été créée pour servir également et aux Compagnies et aux destinataires.

Nous ne saurions trop le répéter, pareil avis, s'il est envoyé, n'a qu'un véritable but, désagréable pour le destinataire, celui de l'exposer à des frais de magasinage. Ce détail important est souvent ignoré. C'est à l'expéditeur de prévenir le destinataire par lettre, de la date d'envoi. Celui-ci pourra alors calculer les délais de transport et connaître l'époque à laquelle il doit être assuré de trouver ses marchandises en gare.

Mais on voit que, d'après ce système, le destinataire ne saura pas au juste à quel moment les colis seront à destination, sauf dans le cas où ils arriveraient à l'expiration du délai accordé pour le transport.

En effet, la correspondance de l'expéditeur et le récépissé permettent bien de calculer quel jour expirera le délai maximum de transport ; mais ce terme peut être avancé par l'arrivée effective, si la Compagnie n'utilise pas la totalité des délais ; ou il peut être retardé, si, par faute ou par cas de force majeure, la marchandise arrive en retard, *a fortiori* au cas de perte.

Il est permis de regretter un tel état de choses, conséquence de la rigoureuse interprétation des textes. Les nombreux procès suscités indiquent qu'il y a là une disposition à modifier. Le Ministre des travaux publics (dépêche du 1<sup>er</sup> mai 1890) a répondu aux réclamations des commerçants qu'il ne voyait pas ce qu'on gagnerait à transformer en obligation réglementaire pour les Compagnies une formalité dont le propre intérêt de celles-ci garantissait déjà l'accomplissement. Il était impossible de rendre la lettre obligatoire à partir de l'arrivée effective des marchandises, les dispositions du cahier des charges s'y opposent. D'après les termes de l'article 50, « le délai « total sera seul obligatoire pour la Compagnie ». D'autre part, le Ministre ne voyait aucune utilité à rendre obligatoire la lettre d'avis à partir du moment où les délais réglementaires étant expirés, les Compagnies sont tenues de livrer les marchandises. Cette réponse ne donnait pas une solution satisfaisante.

Une circulaire ministérielle, du 11 septembre 1893 (L. F. p. 264, v. 1893), ordonne d'examiner la question suivante : Les lettres d'avis ne doivent-elles pas être rendues obligatoires ?

Cette question n'ayant pas encore reçu une solution définitive, il est utile de réunir ici tous les arguments de l'opinion d'après laquelle l'art. 50 du cahier des charges

impose aux Compagnies un agissement quelconque, pour prévenir le destinataire de l'arrivée des marchandises.

Il est de l'essence du contrat de transport que le destinataire soit avisé de l'arrivée des colis, à lui adressés, pour qu'il soit en mesure de s'en livrer; il répugne en effet au bon sens d'admettre qu'un entrepreneur de transports quelconques, qui se charge d'un colis à l'adresse d'un tiers, puisse se dispenser à la fin du voyage de prévenir ce tiers et de le mettre ainsi en demeure de retirer ce colis; une telle obligation est donc inhérente au contrat de transport, les Compagnies et le public se trouvant placés sous l'empire de l'article 1135 du Code civil, aux termes duquel les conventions obligent non seulement à ce qui est exprimé, mais encore à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation d'après sa nature.

D'ailleurs le cahier des charges a statué à ce sujet dans l'article 50.

Les Compagnies ne peuvent prétendre que cet article ne leur impose aucun agissement et que les marchandises sont à la disposition des destinataires par le seul fait de l'arrivée en gare.

Pareille interprétation de la part des Compagnies serait en contradiction avec les expressions littérales de cet article 50, avec son esprit et avec son application.

Les termes *mettre à disposition* n'ont pas la même signification que *tenir à disposition*. Assurément si le cahier des charges obligeait seulement les Compagnies de chemins de fer à *tenir à disposition*, il leur suffirait d'attendre que le destinataire demande livraison; mais le cahier des charges les obligeant à *mettre à disposition*, elles ne peuvent se borner à attendre qu'on leur réclame

les colis. Il faut qu'elles agissent pour *offrir livraison*, à moins que *mettre à disposition* et *tenir à disposition* aient le même sens grammatical.

Ce serait une erreur de croire que la lettre d'avis prescrite par les arrêtés ministériels est une lettre de « magasinage » et non pas « d'arrivage ».

La mise en application de l'article 50 du cahier des charges démontre que la lettre en question doit être comprise dans le sens « d'avis d'arrivage ». En effet, les frais de cet avis sont à la charge du destinataire par un jurisprudence unanime, comme frais accessoires du contrat de transport. Si l'avis d'arrivage n'était, malgré son titre, comme on l'a soutenu, qu'un avis de magasinage, il serait difficile de comprendre que les frais de cet avis pussent être mis à la charge du destinataire, alors qu'il n'aurait pour objet que l'intérêt des Compagnies, c'est-à-dire de faire commencer les frais de magasinage. Les Compagnies ont même fait juger qu'elles avaient droit au remboursement intégral des timbres-poste apposés sur les lettres d'avis : on ne verrait pas le motif d'une semblable décision, si les lettres d'avis n'étaient pas créées dans l'intérêt du commerce et n'avaient d'autre but que de faire courir, au profit des Compagnies, le délai pour la perception de la taxe.

La théorie de la Cour de cassation, d'après laquelle il résulte de l'article 50 du cahier des charges que la marchandise est à la disposition du destinataire, par le seul fait de son arrivée effective, conduirait à une conséquence inadmissible : en effet, d'après les articles 1138 et 1139 du Code civil, si la marchandise périssait par cas fortuit en gare d'arrivée, alors même que le destinataire ignorerait son arrivée anticipée, elle périrait pour le compte de



celui-ci, puisqu'il aurait été de *droit mis en demeure* de retirer avant l'événement.

Enfin les défenseurs de cette opinion font valoir d'autres arguments en dehors de ceux appuyés sur des textes.

Ils insistent sur l'impossibilité, signalée plus haut, dans laquelle se trouve le destinataire de connaître la date vraie de l'arrivée des marchandises. Le récépissé remis à l'expéditeur porte une indication du délai de transport. Mais le calcul du laps de temps nécessaire au transport suppose chez le public une connaissance approfondie des délais réglementaires pour les transports et chez les Compagnies une observation constante et stricte de ces délais, ce qui n'existe d'ordinaire ni d'un côté ni de l'autre. (Trib. de Com., Valenciennes, 19 juin 1883.)

En fait, les inconvénients de cette ignorance et des irrégularités sont compensés par l'usage constant des Compagnies de chemins de fer qui est d'avertir sans aucun retard, par une lettre d'avis, le destinataire de l'arrivée en gare de marchandises à son adresse. Les Compagnies commettent donc une faute en trompant une juste attente, lorsque, par hasard, elles oublient d'envoyer une telle lettre ou ne l'envoient qu'après de longs délais.

Un arrêt de la Cour de Cassation du 31 mai 1870 (1870, L. F. p. 155) a même décidé que le destinataire ne saurait exiger que la Compagnie s'abstienne du mode d'avertissement ainsi fixé par l'autorité publique, lequel constitue une condition d'application des taxes, respectable au même titre et au même degré que toutes les autres. Il serait véritablement étrange d'ordonner aux destinataires de recevoir, contre leur gré, des lettres d'avis, alors même que cela leur est inutile dans certains cas particuliers et

d'autre part de leur refuser le droit de jamais exiger l'envoi de ces lettres. En nous basant sur la jurisprudence et sur le texte de l'art. 50, nous avons réfuté par avance tous ces arguments. Ce qu'il faut en retenir c'est le désir du commerce de voir créer des lettres d'avis obligatoires.

Peut-être ce désir pourrait recevoir satisfaction, si laissant de côté l'interprétation de l'article 50 du cahier des charges, le Ministre s'appuyait sur les conventions de 1883 qui ont fait de l'Etat l'associé des Compagnies au point de vue des résultats financiers.

Le non envoi de la lettre d'avis peut avoir pour conséquence la perte des recettes correspondant aux taxes de magasinage. Il semble que le Ministre, gardien des intérêts de l'État, pourrait mettre les Compagnies en demeure de prendre les dispositions nécessaires pour éviter les pertes éventuelles de recettes, ce qui reviendrait à rendre obligatoire l'envoi de la lettre d'avis aussitôt après l'arrivée des marchandises en gare.

Une pareille injonction, basée sur les conventions de 1883 et prise dans l'intérêt du Trésor, serait d'ailleurs conforme à l'esprit du cahier des charges et de l'ordonnance de 1846, car elle aurait pour conséquence d'assurer l'égalité de traitement vis-à-vis des destinataires, en ce qui concerne les livraisons.

Actuellement il dépend des Compagnies d'envoyer des lettres d'avis au moment où cela leur convient. Il leur est donc loisible d'avertir tel destinataire sans aucun retard, et de laisser écouler pour tel autre tous les délais que comportent les tarifs.

Il semble que le Ministre ne devrait pas hésiter à prendre une mesure aussi bien justifiée, aussi désirée par

le commerce et aussi conforme aux véritables intérêts des Compagnies elles-mêmes, car toute mesure ayant pour effet d'abrégé et de préciser les délais de livraison est favorable au développement du trafic.

Aux termes des articles 27, 39, T. g. G. V. et 16, 30, 36, T. g. P. V. reproduisant le texte des art. 5, 9, 14, 19 et 24 de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892, les droits de magasinage sont perçus pour les marchandises qui ne sont pas enlevées dans les 48 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée au destinataire. Les délais ne sont pas suspendus par les jours de dimanche et les jours fériés. Le texte ne permet d'apporter aucune prolongation. (Trib. de Com. Rouen, 8 déc. 1869, L. F. p. 23, vol. 4). Il n'y a qu'une seule exception résultant de l'arrêté ministériel du 2 juin 1886 complétant de la manière suivante l'article 13 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 :

« Le 14 juillet à l'occasion de la fête nationale, les gares  
« de P. V. seront fermées toute la journée et le délai fixé  
« pour la perception du droit de magasinage sera aug-  
« menté d'un jour. »

Les dispositions des articles 5, 9, 14, 19 et 24 de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892 donnent naissance à des difficultés lorsqu'il s'agit de déterminer le moment précis à partir duquel courent les délais de magasinage.

Il se peut que la lettre d'avis ne soit mise à la poste que postérieurement à la levée de la boîte. Or, l'arrêté ministériel impose, avons-nous dit, au destinataire l'obligation de retirer les marchandises dans les 48 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis : deux opinions sont en présence sur la portée à donner à cet article. Les destinataires pensent qu'il s'agit là d'une mise à la poste pouvant produire, le jour même où elle a lieu, un effet utile, sans cela

les Compagnies pourraient rendre tout destinataire passible de droits non dus.

Les Compagnies et la jurisprudence estiment que les règlements ayant force de loi étant conçus en termes généraux et absolus, lorsqu'ils prescrivent d'enlever complètement les marchandises dans les 48 heures « à partir de la mise à la poste de la lettre d'avis », les circonstances qui ont pu retarder la distribution de la lettre d'avis ne peuvent être prises en considération. Le délai d'enlèvement court donc du jour de la mise à la poste, alors même que la dernière levée aurait été déjà faite. C'est le timbre à la date de la poste porté sur la lettre qui fait foi du jour de dépôt. En ce sens 12 août 1868, C. ap. Bordeaux ; L. F. p. 221, vol. 4 ; C. Cas. 29 décembre 1874, L. F. vol. 7, p. 20.

La question est plus délicate encore lorsque les destinataires sont avisés par exprès, par le télégraphe, ou par le téléphone, procédés utilisés en pratique et non prévus par l'arrêté ministériel du 26 avril 1892. Il est intéressant de rechercher comment on pourrait faire la preuve de la date de l'avis.

Dans le cas où l'avis est envoyé par le télégraphe, c'est l'heure d'expédition portée sur le télégramme qui fait foi de l'heure du dépôt.

Dans le cas où la lettre d'avis est envoyée par exprès, le destinataire doit, pour éviter toute contestation, en donner émargement sur un registre indiquant l'heure de la remise.

Dans le cas où il est fait usage du téléphone, les communications ne peuvent être soumises, par la force des choses, au même contrôle que les dépêches ou les lettres dont on garde l'original.

Tout au plus peut-on constater à l'aide du registre sur lequel toutes les communications et les messages sont inscrits qu'une conversation téléphonique a été demandée par un chef de gare avec telle ou telle personne, à telle heure et à telle date, mais les mots prononcés ne laissent pas de traces écrites. Bien plus, si des paroles sont échangées avec un abonné du téléphone, il n'y a aucune indication de ce fait, aucune inscription n'est opérée par l'agent chargé d'établir la communication.

Permettre aux Compagnies d'invoquer, pour faire courir les délais de magasinage, les avis donnés aux destinataires par téléphone, ce serait leur donner un pouvoir plus ou moins discrétionnaire, puisque la preuve n'est pas possible.

Il est certain qu'il est difficile d'admettre que les Compagnies puissent se servir de l'inscription faite sur un registre par leurs agents comme d'un moyen de preuve irréfutable. Ce sera une simple indication. Mais les intéressés ont une garantie très sérieuse dans l'intérêt attaché par les Compagnies au rapide dégagement des gares, et il n'est pas vraisemblable qu'elles invoquent les communications téléphoniques qui n'auraient pas eu lieu. Les inconvénients que l'on peut redouter de l'usage du téléphone existent en théorie plutôt qu'en fait et ne doivent pas suffire pour faire rejeter le mode d'avertissement le plus rapide et le plus simple.

Donc, s'il est fait emploi du téléphone, le registre sur lequel tous les messages et les communications téléphoniques sont inscrits, avec l'heure et la date de transmission, peut être utilisé lorsqu'il y a doute sur le moment à partir duquel les droits de magasinage sont dus.

Seules les communications par téléphone avec les abon-

nés ne donnent lieu à aucune inscription de date ou d'heure autre que celles opérées par les agents des Compagnies. En pareil cas, il faudra bien se contenter de ces dernières indications, si peu probantes qu'elles puissent paraître aux destinataires.

Les Compagnies de chemins de fer ont adressé des propositions en ce sens à l'administration supérieure. Nous indiquerons le projet de texte nouveau en parlant des diverses mesures destinées à supprimer l'encombrement dans les gares.

Une réforme importante a déjà été accomplie pour le stationnement des wagons.

Avant le 28 février 1894, toutes les difficultés de constatation du point de départ du délai existaient pour le stationnement des wagons et elles étaient plus grandes encore au cas d'avis donné par exprès. Rappelons rapidement la cause des contestations aujourd'hui disparue. Des marchandises ayant été transportées par wagon complet, avec faculté pour le destinataire de faire lui-même le déchargement, la Compagnie avisait par *exprès* ce destinataire à une heure telle qu'il devait réglementairement, au dire des Compagnies, décharger ses marchandises dans la journée du lendemain, néanmoins il ne les déchargerait que le surlendemain.

Dans cette occurrence, la Compagnie lui réclamait le droit réglementaire de stationnement par wagon et par jour.

Le destinataire avait été averti par exprès parce qu'il ne résidait pas dans une commune ayant un bureau de poste, ce qui d'après l'arrêté ministériel du 26 avril 1892 augmentait d'un jour le délai assigné pour le déchargement si on s'était servi de la poste.



Malgré les réclamations des destinataires, disant que la prolongation de délai était établie sans distinction entre les divers modes d'envoi d'avis d'arrivée, les tribunaux décidaient qu'il fallait tenir compte des différentes espèces d'avertissements laissées aux Compagnies pour prévenir le destinataire et que l'intention du législateur était d'accorder seulement un jour pour le déchargement de moins de dix wagons, et non deux (Trib. com. Orléans, 4 décembre 1878. L. F. p. 270, v. 14).

Un arrêté ministériel du 28 février 1894 est venu faire cesser les doutes sur le point de départ et sur la durée du délai, mais pour le stationnement seulement.

Pour la fourniture des wagons à charger il est dit :

« Les Compagnies peuvent, à leur choix, aviser l'expéditeur soit par la poste, soit par un exprès, soit par le « télégraphe, les frais de cet avis qui sont à la charge de « l'expéditeur, ne devant, en aucun cas, dépasser le prix « fixé pour la taxe d'une lettre. Toutefois, l'expéditeur « qui aura demandé l'emploi du télégraphe en supportera « les frais.

« Le chargement des wagons doit être complètement « effectué dans le courant de la journée où ils auront été « mis à la disposition de l'expéditeur, pourvu que l'avis « ait été adressé à l'intéressé de façon à être reçu par lui « au plus tard avant cinq heures et demie, la veille du « jour où le chargement doit être effectué, et que les « wagons aient été mis à sa disposition dès l'heure réglementaire de l'ouverture de la gare. Quand l'une ou l'autre de ces conditions n'aura pas été remplie, le délai « assigné à l'expéditeur pour le chargement est augmenté « de vingt-quatre heures.

« Il en est de même lorsque l'expéditeur réside dans

« une commune qui ne possède pas de bureau de poste ou  
« qui n'est pas desservie par le même bureau que la gare  
« qui a expédié l'avis, à moins que les Compagnies n'aient  
« fait prévenir l'expéditeur par exprès.

« Passé les délais ci-dessus, il est perçu un droit de stationnement de 40 francs par wagon entamé ou non  
« entamé et par jour de retard, quelle que soit la contenance du wagon.

« *Déchargement.*—Les Compagnies peuvent à leur choix  
« aviser le destinataire soit par la poste, soit par un exprès, soit par le télégraphe; les dispositions ci-dessus  
« relatives aux frais de l'avis adressé à l'expéditeur  
« étant applicables à l'avis adressé au destinataire.

« Les wagons doivent être complètement déchargés  
« dans la journée du lendemain de cet avis pourvu qu'il  
« ait été adressé de façon à être reçu avant cinq heures  
« et demie du soir du jour où il est expédié.

« Dans le cas contraire, le délai assigné au destinataire  
« pour le déchargement est augmenté de vingt-quatre  
« heures; il en est de même lorsque le destinataire réside  
« dans une commune qui ne possède pas de bureau de  
« poste ou qui n'est pas desservie par le même bureau  
« que la gare qui a expédié l'avis à moins que la Compagnie n'ait fait prévenir le destinataire par exprès.

« Lorsque le nombre des wagons annoncés par des  
« avis du même jour est de plus de dix, le destinataire  
« n'est tenu d'opérer, dans la même journée que le  
« déchargement de dix wagons. Il a un jour de plus pour  
« le déchargement du surplus des wagons, quelqu'en soit  
« le nombre, à moins que l'expédition complète n'ait été  
« faite à la demande de l'expéditeur ou du destinataire.

« Passé les délais ci-dessus, les Compagnies peuvent

« ou faire le déchargement et percevoir pour cette opération 0 fr. 30 par tonne sans préjudice des droits ordinaires de magasinage pour les marchandises déchargées, « ou laisser les marchandises sur les wagons en percevant, « à l'expiration des délais, un droit de stationnement de « dix francs par wagon et par vingt-quatre heures de « retard, quelle que soit la contenance des wagons.

« *Dispositions communes.* — Dans tous les cas, il n'est « pas tenu compte des dimanches et jours fériés pour les « délais de chargement et de déchargement des wagons, « et de réception de la lettre d'avis. »

Ce nouvel arrêté ministériel du 28 février 1894 n'a pas mentionné, au nombre des différents modes d'avertissement, le téléphone, c'est une lacune. Mais l'ensemble du texte est clair et semble devoir servir de modèle à une nouvelle réglementation des délais de magasinage surtout au point de vue de l'instant à partir duquel courent les droits dus aux Compagnies.

Il est utile d'observer que le délai pour le chargement ou le déchargement est augmenté de vingt-quatre heures, lorsque le destinataire réside dans une commune qui ne possède pas de bureau de poste ou qui n'est pas desservie par le même bureau que la gare qui a expédié l'avis d'arrivée des marchandises, « à moins que la Compagnie « n'ait fait prévenir le destinataire par exprès. »

Donc si une Compagnie veut abréger le délai de chargement ou de déchargement, elle doit faire prévenir les destinataires ou expéditeurs par exprès. Un avis donné par dépêche télégraphique ne saurait équivaloir à l'envoi d'un exprès. Les règlements qui concernent les Compagnies doivent être appliqués strictement et il n'est point permis, sous prétexte d'interprétation, d'ajouter aux obli-

gations qu'ils imposent, soit aux Compagnies, soit à ceux qui traitent avec elles. (Trib. com. Seine, 2 novembre 1895. L. F. 1897, p. 126. C. de Cas. 4 mai 1897. L. F. 1897, p. 127.)

Les lettres d'avis ne sont pas toujours adressées au destinataire. Nous avons déjà donné un exemple de lettre d'avis envoyée à l'expéditeur dans la citation d'une partie du texte de l'arrêté ministériel du 28 février 1894. Ce n'est point le seul cas.

Lorsque des marchandises adressées à domicile ont été refusées par le destinataire, ou bien quand celui-ci est absent ou inconnu, les Compagnies doivent en donner l'avis à l'expéditeur, si elles veulent percevoir les taxes de magasinage. (Art. 16, tarifs généraux P. V.)

Ce n'est pas une obligation, mais une simple faculté pour les Compagnies d'envoyer cet avertissement.

En effet, aucune disposition de loi ou de règlement n'impose à une Compagnie le devoir de donner à l'expéditeur, pas plus qu'au destinataire, avis d'un retard provenant de force majeure dans la livraison des colis. (Trib. com. Chartres 16 février 1893, L. F. p. 148, vol. 1893; C. Cas. 24 juillet 1895.) La Cour d'appel de Rennes (25 janvier 1894, L. F. p. 6, 1895) avait déclaré, au contraire, que les Compagnies ont l'obligation de prévenir immédiatement l'expéditeur du refus du destinataire. Cette opinion n'était point d'ailleurs motivée. Le Tribunal de commerce de Perpignan (11 janvier 1881, L. F. vol. 15, p. 48) décidait que l'obligation de prévenir sans retard l'expéditeur résulte pour le transporteur de sa qualité de mandataire. La Cour de Cassation n'admet pas cette manière de voir. L'expéditeur et le destinataire agiront donc avec prudence en s'informant mutuellement des divers incidents du transport.

Notons que la Compagnie a intérêt pour faire courir les frais de magasinage à prévenir l'expéditeur du refus. Celui-ci a aussi intérêt à connaître le défaut de livraison. Voilà donc deux intérêts qui concourent.

Il ne faudrait pas pousser trop loin ce principe de non obligation des Compagnies de prévenir l'expéditeur du défaut de livraison des colis. D'après un ancien arrêt de la Cour de Cassation, si l'expéditeur éprouve un préjudice par le fait de la Compagnie qui ne le prévient pas de l'impossibilité de livrer les marchandises transportées, il aura droit à indemnité, car, dans ce cas, la Compagnie deviendra responsable du préjudice occasionné par sa négligence. (C. Cas. 21 avril 1874 ; Bull. 74, 158.)

Nous n'insisterons pas sur la constatation de la date d'envoi de la lettre d'avis à l'expéditeur. Elle ne semble pas avoir jamais donné lieu à difficulté.

Nous terminerons cette étude du rôle de la lettre d'avis dans le magasinage par deux observations.

Dans l'arrêté ministériel fixant les taxes des frais accessoires, on n'a pas prévu l'envoi d'une lettre d'avis à l'expéditeur au cas du magasinage des voitures et du matériel roulant soit en P. V., soit en G. V.

Notre seconde observation a trait à l'avis de livraison (art. 55 tarifs généraux G. V. et art. 50 tarifs généraux P. V.)

« L'expéditeur d'un envoi à destination de l'un des sept  
« grands réseaux français et des chemins de fer de Cein-  
« ture de Paris peut obtenir, par carte postale, avis de la  
« livraison de cet envoi en payant à la gare de départ,  
« une taxe spéciale de 0 fr. 25. La demande d'avis de  
« livraison doit être inscrite sur la déclaration d'expé-  
« dition. »

C'est à la date du 31 janvier 1896 que les grandes Compagnies ont proposé au Ministre d'insérer cette disposition dans les conditions d'application des tarifs généraux de G. V. et de P. V. Cet avis de livraison présente le caractère de frais accessoires au contrat de transport : il serait donc logique de le faire figurer au chapitre des frais accessoires.

De plus, il devrait être inscrit en lettres italiques ou placé entre guillemets, dans les conditions d'application des tarifs généraux et non pas en caractères ordinaires comme il l'est actuellement. En effet, d'après la circulaire du 12 août 1894, ce sont les dispositions qui sont soumises aux formalités ordinaires de l'homologation qui sont en caractères imprimés ordinaires. (L. F. p. 246, v. 1894.)

Le texte actuel institue pour l'expéditeur la faculté de se faire prévenir directement par la Compagnie de la livraison d'un envoi, mais il ne règle pas ce qui arrive pour les colis en souffrance. En pratique, depuis 1883, les Compagnies ont donné des instructions pour que la gare destinataire avise la gare expéditrice, et celle-ci provoque les instructions de l'expéditeur.

Le Comité consultatif a émis un avis favorable (2 février 1898), à la substitution au texte cité plus haut du texte ci-après :

« Avis de livraison ou de souffrance. — L'expéditeur  
« d'un envoi à destination de l'un des sept grands réseaux  
« français et des chemins de fer de ceinture de Paris peut  
« obtenir, au moyen d'une carte postale, *avis direct*, par  
« la gare destinataire, de la livraison ou de la *souffrance*  
« de cet envoi, en payant, à la gare de départ une taxe  
« spéciale de 0 fr. 25.

« La demande d'avis de livraison ou de souffrance peut



« être faite au moment de l'envoi sur la déclaration  
« d'expédition ou postérieurement à cet envoi ; dans ce  
« dernier cas, la demande sera constatée par un reçu  
« spécial.

« L'avis de livraison ou de souffrance adressé à l'expé-  
« diteur sera mis à la poste dans les 24 heures qui sui-  
« vront la livraison de la marchandise ou la constatation  
« du fait matériel qui s'oppose à la livraison au destina-  
« taire. Ce délai sera augmenté des dimanches et jours  
« fériés.

On entend par marchandises en souffrance : 1<sup>o</sup> celles  
« qui ont été refusées par le destinataire ; 2<sup>o</sup> celles dont  
« le destinataire est inconnu ou n'habite pas le domicile  
« indiqué ; 3<sup>o</sup> celles qui n'ont pas été réclamées dans un  
« délai de cinq jours, à partir soit de l'expiration des  
« délais réglementaires, soit de l'avis donné au destina-  
« taire ; 4<sup>o</sup> les marchandises frappées d'opposition, saisie  
« ou revendication.

« A partir du moment où un expéditeur aura, sur sa  
« demande expresse, été avisé, directement, de la souf-  
« france d'un envoi, celui-ci ne pourra plus être livré,  
« sans un ordre de l'expéditeur, même au destinataire pri-  
« mitif à moins que ce destinataire ne représente le récé-  
« pissé délivré à l'expéditeur.

« Les ordres donnés par l'expéditeur devront toujours  
« être transmis à la gare destinataire par l'intermédiaire  
« de la gare expéditrice. »

§ V. — Les destinataires, informés par la lettre d'avis de la date à partir de laquelle commenceront à courir les frais de magasinage, ne se hâtent pas toujours d'effectuer l'enlèvement des colis.

Depuis le dégrèvement de l'impôt frappant les transports en G. V. cette branche de l'exploitation a pris un développement considérable : le public la préfère aux modes de transports moins rapides.

Il y a là une cause d'encombrement des locaux de la G. V. construits pour un trafic moins important. La quantité des marchandises séjournant dans les gares a beaucoup augmenté.

Le même inconvénient se produit aussi dans les gares de la P. V., surtout à l'occasion du stationnement des wagons dont nous aurons à faire, à ce propos, une étude particulière.

Les Compagnies de chemins de fer ne peuvent demeurer indifférentes en présence de l'envahissement progressif de leurs voies et bâtiments par les colis laissés en dépôt et des irrégularités dans le service qui en sont la conséquence.

En effet les Compagnies de chemins de fer doivent se mettre en mesure de satisfaire à tous les besoins du public ; elles doivent faire correspondre à l'accroissement *régulier* de ces besoins l'augmentation du personnel et du matériel, ainsi que l'agrandissement des gares. Le cahier des charges leur impose l'obligation d'admettre régulièrement et constamment dans leurs gares les marchandises au fur et à mesure de la présentation.

C'est une question de fait de savoir si telle ou telle Compagnie a fait tout ce qu'elle devait faire pour éviter l'encombrement. (C. ap. Montpellier, 14 juin 1873, L. F. p. 153, v. 6.)

Ainsi une belle récolte ne pourrait servir de prétexte de force majeure pour refuser une indemnité aux expéditeurs dont une Compagnie n'aurait pu recevoir les marchandises

dans ses gares. (Trib. com. Marseille, 17 décembre 1872, L. F. p. 33, v. 6; Trib. com. Joigny, 28 novembre 1871, L. F. p. 67, v. 6).

Toutefois dans le cas de récoltes exceptionnellement abondantes, les Compagnies pourraient éviter de payer des indemnités de retard, en prouvant qu'elles ont rempli leur mandat dans la mesure du possible et en invoquant la raison de force majeure. (C. cas. 4 juillet 1892; C. cas. 16 novembre 1892.)

Tout ce qu'il est possible de dire d'une manière générale c'est que les Compagnies doivent proportionner leurs moyens de transports et leurs bâtiments aux besoins des régions qu'elles sont appelées à desservir.

Le désir des Compagnies de mettre leur responsabilité à l'abri est très grand. Il est d'autant plus légitime que la permanence des marchandises crée fréquemment un entrepôt fictif dans les gares et les détourne de leur vraie destination.

Alors se pose la question de savoir comment il serait possible de remédier à ces inconvénients?

Un grand nombre d'idées diverses ont été mises en avant pour donner une solution et faire disparaître l'encombrement.

La première que toutes les personnes soucieuses des intérêts de l'Etat s'accordent à écarter consiste dans l'agrandissement des gares.

On a fait observer que cela soulèverait des difficultés et des dépenses considérables. Le droit à l'expropriation a même été mis en doute sous le prétexte que le magasinage ne serait pas un service d'utilité publique et servirait simplement des intérêts privés en ruinant l'industrie des entrepositaires.

D'ailleurs actuellement, en France, les gares occupent des surfaces de terrain en général très suffisantes.

« Sur ce point, disait M. Chrisophle, Ministre des Travaux Publics, à la chambre des députés, le 12 août 1876, « les ingénieurs anglais quand ils viennent en France et « quand ils comparent l'étendue des gares anglaises à celle « des gares françaises éprouvent un véritable sentiment « de stupéfaction. Et en effet en Angleterre, les choses se « passent autrement. En Angleterre il y a une règle au « point de vue de l'enlèvement des marchandises à leur « arrivée en gare, règle qui est tout à fait différente des « usages français, tels qu'ils se sont introduits, à la suite « et comme conséquence des cahiers des charges imposés aux Compagnies. Les Compagnies anglaises jouissent, en vertu d'usages constants sanctionnés par les « tribunaux, du droit de porter directement au domicile « du destinataire, à leur arrivée en gare, toutes les marchandises, et cela sans lettre d'avis préalable et sans « que celui-ci puisse user de la faculté accordée aux destinataires français d'opérer lui-même le camionnage. « Aussi se débarrassent-elles immédiatement, sans perdre « une heure, des marchandises qui, pendant des journées « entières, encombrement chez nous les gares de débarquement.

« En Angleterre la gare sert tout simplement à l'expédition des marchandises à leur réception; il n'y a point là « de magasin, d'entrepôt dont puisse se servir le commerce. »

L'administration supérieure et les Compagnies, sauf dans des cas très spéciaux, rejettent donc les propositions d'agrandissement des gares. Elles préfèrent créer d'autres mesures énergiques, moins dispendieuses pour l'Etat et d'un résultat plus rapide.

Les Compagnies voudraient que les taxes de magasinage fussent plus élevées, surtout en P. V., afin de stimuler les expéditeurs et les destinataires à un prompt enlèvement des marchandises à l'arrivée dans les gares.

De son côté, la dernière Commission d'enquête sur les frais accessoires a proposé de pourvoir à cet inconvénient de l'encombrement, à l'aide de deux mesures consistant : l'une dans des tarifs progressifs après le délai de quarante-huit heures de magasinage ; l'autre en autorisant les Compagnies à camionner d'office, après ce délai, et à porter à domicile toutes les marchandises sur lesquelles serait apposée l'adresse d'un destinataire.

L'administration supérieure s'est montrée favorable à l'adoption de ces mesures. La première, non encore mise en application, est l'objet de critiques très vives de la part du commerce. Nous aurons à y revenir en parlant des taxes de magasinage.

La seconde mesure proposée, laquelle a été approuvée par le Ministre, est le camionnage d'office ; il est réglementé dans l'article 17 des tarifs généraux P. V.

« Les Compagnies son autorisées, à titre provisoire, à  
« faire camionner d'office, soit au domicile du destinataire,  
« soit dans un magasin public, toute marchandise qui,  
« adressée en gare à un point quelconque du réseau, ne  
« serait pas enlevée dans les délais fixés à l'article 16 ci-  
« dessus, les frais de ce camionnage étant calculés d'après  
« les tarifs homologués.

« Cette disposition est applicable indistinctemnt aux  
« marchandises mises à quai ou laissées sur wagon pour  
« être déchargées par les destinataires. »

Cette disposition est empruntée à l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté ministériel du 12 janvier 1872.

Au cas de G. V., nous ne trouvons point d'article sur le factage d'office. Les conditions générales d'application des taxes de magasinage sont donc encore incomplètes sur ce point.

Le camionnage d'office à domicile semblerait devoir donner toute satisfaction aux Compagnies : les résultats ne sont pas aussi importants qu'on pourrait l'espérer. Le destinataire peut être inconnu, son adresse à domicile est souvent insuffisante ou omise. Enfin, il y a de nombreux cas dans lesquels le destinataire a fait défense à la Compagnie de camionner, ou a refusé les marchandises.

L'art. 406 du Code de commerce ouvre alors aux Compagnies une nouvelle faculté. Elles peuvent au besoin obtenir en justice l'ordre de camionner d'office dans un magasin public.

D'après la jurisprudence constante, c'est là un droit qui ne saurait être converti en une obligation pour les Compagnies (C. Cas. 10 novembre 1891, L. F. v. 24, p. 263).

Cela est très vrai lorsqu'il n'y a pas encombrement. Mais lorsque les magasins des Compagnies deviennent insuffisants les Compagnies pourraient être déclarées responsables vis-à-vis des expéditeurs, pour les quels l'accès de la gare serait devenu impossible, de ne pas avoir rempli leur mandat dans la mesure du possible.

Donc en vertu de l'art. 406 les Compagnies peuvent se substituer un tiers pour la garde des colis. Lorsque ce tiers dépositaire a été désigné par justice, les Compagnies sont entièrement déchargées de la garde des colis. (6 mars 1887, C. d'ap. Bordeaux, L. F. v. 20, p. 40.)

Il n'en serait pas de même si les Compagnies avaient traité directement avec un entrepositaire. Ce contrat n'aurait aucune influence sur le taux de la taxe à percevoir du



destinataire, non plus que sur la responsabilité de la Compagnie envers le propriétaire pour la perte ou les avaries des marchandises, ainsi que nous l'avons dit précédemment. (C. Cas. 11 novembre 1872, S. 72. I. 390; — D. 73. I. 414; C. Cas. 29 mai 1877, L. F. p. 143, 1877; C. Cas. 27 mars 1878, Bul. 1878, 95.)

Ce camionnage d'office est complété par les dispositions du décret du 13 août 1810 sur la procédure à suivre dans le cas où des marchandises confiées à des entrepreneurs de transport n'ont pas été réclamées dans le délai de six mois après leur arrivée. Aux termes de l'art. 1<sup>er</sup> du décret, après certaines formalités, les objets doivent être vendus par voie d'enchère publique à la diligence de la régie de l'enregistrement.

En conséquence, lorsque des colis n'ont pas été réclamés dans les six mois après leur arrivée en gare et que le propriétaire est *inconnu*, les Compagnies peuvent se pourvoir pour faire ordonner la vente aux enchères, le dépôt ou le séquestre (20 avril 1868, C. ap. Paris).

Une Compagnie de chemins de fer engage-t-elle sa responsabilité vis-à-vis du destinataire de marchandises livrables en gare, exposées à une détérioration certaine, si celui-ci n'en prenant pas livraison, nonobstant un avis d'arrivée, elle procède de sa propre autorité à la vente des marchandises?

Si la Compagnie ne s'est pas conformée aux prescriptions de l'art. 106 du Code de commerce, c'est afin d'éviter la perte des marchandises qui serait résultée, par exemple d'un froid rigoureux.

D'après une première opinion, en faisant ainsi procéder à la vente des marchandises transportées, sans y être autorisée régulièrement et sans constatation contradictoire

de l'état de la marchandise, la Compagnie excède son droit et elle doit être déclarée responsable du prix de la marchandise.

Au contraire la Cour de cassation décide que, en pareil cas, la Compagnie peut se passer de l'autorisation exigée par l'art. 406 du Code de commerce. Un expéditeur a tort de laisser ses marchandises en souffrance à une époque où la rigueur de la température peut les altérer sérieusement. (C. cas., 26 mars 1879, L. F. 1879, p. 69 ; C. cas., 16 novembre 1881, L. F. 1881, p. 260.)

Les Compagnies seraient en tout cas obligées de prendre ces mesures prescrites par l'art. 406 en cas d'encombrement. Il appartient au service du Contrôle de veiller à ce que les Compagnies mettent à profit tous les droits qu'elles tiennent de la loi.

Ce service doit aussi tenir la main à une autre mesure dont les Compagnies se dispensent trop facilement dans nombre de circonstances : nous voulons parler de la perception effective des droits de magasinage : nous aurons à en parler plus longuement ailleurs.

Nous nous bornerons à constater ici que le Contrôle a un champ d'action tout spécial dans la surveillance du paiement des taxes. Tantôt les Compagnies cherchent à attirer le trafic par la gratuité du magasinage, tantôt elles ont intérêt à la prolongation du magasinage qui est bien rémunéré. Les deux tendances concourent à l'encombrement. En mettant un terme à ces irrégularités on arriverait probablement, en dehors de tout relèvement de taxes, à une amélioration de la situation.

Enfin un excellent moyen de diminuer l'encombrement dans les gares consiste à employer pour les lettres d'avis des modes de communication plus rapides que la poste.

Il est évident que les destinataires enlèvent d'autant plus tôt leurs marchandises que le service des avertissements est plus accéléré.

Les Compagnies ont pensé avec raison qu'il convient d'introduire dans les articles sur le magasinage pour la G. V. aussi bien que pour la P. V. une clause concernant l'envoi de l'avis par l'express, par le téléphone ou le télégraphe ou message téléphoné.

Le Comité consultatif s'est montré favorable à cette manière de voir. Il a émis dans sa séance du 15 mai 1896 l'avis de modifier comme suit le texte des articles 5, (magasinage en G. V.) et 14 (magasinage en P. V.) de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892.

« Art. 5. — Il est perçu pour le magasinage des articles de messagerie, marchandises, denrées et lait adressés en gare et qui ne sont pas enlevés pour quelque cause que ce soit dans les 48 heures de *l'envoi de l'avis* adressé par les Compagnies aux destinataires, un droit qui est fixé par fraction indivisible de 100 kilos à :

« 0 fr. 10 pour la première période de 24 heures ;

« 0 fr. 15 en sus pour la deuxième période de 24 heures ;

« 0 fr. 20 en sus des deux taxes précédentes par chaque période de 24 heures suivantes.

« Le même droit etc..... (ancien texte).

« La Compagnie peut, à son choix, aviser le destinataire soit par la poste, soit par le télégraphe, soit par le téléphone, ou message téléphoné, soit par un express. Les frais de cet avis qui sont à la charge du destinataire, ne devant dans aucun cas, dépasser le prix fixé pour la taxe d'une lettre. Toutefois le destinataire qui aura demandé l'emploi du télégraphe en supportera les frais.

« L'heure de l'envoi de l'avis est constatée, soit par  
« l'heure de la remise à la poste ou au télégraphe, ou par  
« l'inscription sur les registres spéciaux de la Compagnie.

« Dans le cas où la lettre d'avis est remise par un  
« exprès, le destinataire doit en donner émargement sur  
« un carnet indiquant l'heure de la remise.

« Art. 14 P. V. Il est perçu pour le magasinage des  
« marchandises adressées en gare et qui ne sont pas enle-  
« vées pour quelque cause que ce soit dans les 48 heures  
« de l'envoi de l'avis adressé par les Compagnies au desti-  
« nataire, les droits suivants :

« 0 fr. 10 pour la première période de 24 heures ;

« 0 fr. 15 en sus pour la deuxième période de 24 heures ;

« 0 fr. 20 en sus des deux taxes précédentes par chaque  
« période de 24 heures suivantes.

« Le minimum etc...

« La Compagnie peut à son choix... (la suite comme  
« l'article 5 nouveau).

« Art. 9, 14, 15, 19 et 24 (modifier le texte conformé-  
« ment à la rédaction proposée pour l'article 5). »

Telle a été la rédaction proposée par le Comité consul-  
tatif des chemins de fer en date du 15 mai 1896.

Elle ne figure pas encore dans les conditions d'applica-  
tion des tarifs.

Le stationnement des wagons a une importance parti-  
culière dans la question de l'encombrement, aussi avons-  
nous réservé un paragraphe spécial à cette forme du ma-  
gasinage en petite vitesse.

Le commerce l'utilise de la manière suivante. Des négo-  
ciant font transporter des marchandises, du vin par exemple,  
en wagons réservoirs et font dans la gare même la livraison  
au détail aux acheteurs, préalablement prévenus, qui vien-

nent remplir directement leurs fûts. Et cette opération n'est pas usitée seulement pour les vins, mais aussi pour beaucoup d'autres marchandises, telles que les grains, les houilles, les fers, les engrais, les fourrages, etc.

Cette livraison au détail est extrêmement avantageuse au public en général, car elle permet des relations plus directes entre le producteur et le consommateur.

Le résultat est remarquable surtout pour les engrais grâce aux nombreux syndicats d'agriculteurs, et pour les vins naturels d'origine française que l'abaissement des prix de transport par grosses expéditions et la suppression des intermédiaires ont contribué à mettre à la disposition de la classe pauvre à des prix jusqu'ici inconnus.

Des réclamations se sont cependant élevées de deux côtés différents contre cette manière de procéder.

Des négociants se sont adressés au Ministre se plaignant de la concurrence que leur font ainsi les vendeurs n'ayant pas à supporter le loyer des magasins.

D'autre part, certaines Compagnies de chemins de fer font valoir à l'encontre de cette mesure l'encombrement de leurs gares.

Il est certain que les circulaires ministérielles ont toujours interdit, avec raison, des opérations commerciales dans l'intérieur des gares. Celles-ci ne doivent pas être transformées en entrepôts où acheteurs et courtiers viennent faire leurs affaires, achats et ventes. C'est au contrôle qu'il appartient de veiller à la mise en application des circulaires ministérielles. Mais quand l'opération commerciale a été faite préalablement, en dehors de la gare, l'administration supérieure n'a pas à rechercher si les personnes qui viennent enlever des marchandises sont des commis du

destinataire ou des acheteurs : il n'y a point là une opération commerciale, il y a plutôt groupage.

En ce qui concerne l'encombrement signalé par les Compagnies, il y a d'excellentes raisons pour ne prendre aucune mesure spéciale contre le cas particulier de stationnement de wagons déchargés au détail. Une surtaxe de stationnement ne peut pas se justifier par la nature du chargement du wagon ; elle ne devrait pas non plus s'appliquer à tel ou tel mode de livraison, attendu que ce serait créer dans la pratique des difficultés inextricables aux Compagnies qui ne doivent pas avoir à intervenir dans ces considérations. De plus, une mesure de cette nature pourrait être contraire à l'intérêt général du commerce.

S'il n'y a aucun motif de relever les taxes exclusivement dans ce cas particulier, il y aurait au contraire peut-être intérêt à relever d'une façon générale les taxes de stationnement des wagons.

La question a été discutée à la Chambre des Députés, sous le ministère Cristophle, 12 août 1876, elle a été reprise en 1877 par la nouvelle Commission centrale des chemins de fer, puis par le Conseil supérieur des voies de communication, première et deuxième session ; et enfin par le Comité consultatif des chemins de fer, 22 août 1896.

En résumé, à la suite de ces études, malgré les vives réclamations du commerce, l'administration supérieure a toujours voulu depuis le 12 janvier 1872 faire cesser l'encombrement à l'aide de taxes très élevées, considérées par le commerce comme une véritable pénalité.

En 1872, il y avait par suite des événements de la guerre un grand encombrement de wagons chargés. Puis la situation se prolongea, le commerce français ayant pris l'habi-



tude, au dire des Compagnies de chemins de fer, de considérer les gares comme de véritables entrepôts.

Le 16 juin 1888, le Ministre des travaux publics écrivait à un président de Chambre syndicale, qui demandait la diminution de certaines taxes de stationnement.

« ... L'état de choses actuel a été établi, d'après l'avis  
« émis par le Conseil supérieur des voies de communica-  
« tion à la suite d'études approfondies, et les dispositions  
« qui ont été adoptées ont paru nécessaires, *bien moins à*  
« *raison d'un manque de matériel* qu'en vue d'empêcher  
« l'immobilisation du matériel et de prévenir les encombre-  
« ments que produisaient fréquemment les retards appor-  
« tés par les destinataires au déchargement des wagons. »  
(L. F. p. 205, v. 21.)

Le Comité consultatif des chemins de fer ainsi que nous le verrons en parlant des taxes a adopté des prix augmentant d'une manière progressive avec la durée du stationnement.

Il est bon de rappeler que le Ministre est investi du pouvoir de fixer les taxes des frais accessoires et que, dans l'exercice de ce pouvoir, il doit autant que possible assurer l'égalité des recettes avec les dépenses et non point transformer les taxes en sanction pénale.

Les Compagnies n'avaient d'ailleurs demandé aucun relèvement des taxes de stationnement. Elles ont émis des prétentions fort élevées seulement à la suite de la communication qui leur a été faite de la circulaire ministérielle du 19 octobre 1894.

Si les taxes de stationnement sont très élevées, elles procurent aux Compagnies une recette plus élevée pour le matériel immobilisé, il est douteux qu'elles aient pour effet de supprimer les encombrements,

On peut se demander à cet égard si l'élévation de taxe opérée en 1872 a été efficace dans le sens voulu par l'administration puisque, longtemps après l'ordre rétabli dans les services des Compagnies de chemins de fer, l'encombrement n'a cessé d'exister.

« Nous croyons, quant à nous, disait un député le  
« 12 août 1876, au Ministre des Travaux publics, que le  
« système adopté et maintenu par l'administration tend à  
« faire renaître ces encombrements, bien plus qu'à les  
« faire disparaître. En effet, les droits de magasinage  
« actuellement perçus par les Compagnies de chemins de  
« fer sont énormes. Pour vous le faire sentir, je vous  
« dirai qu'il sont 15 à 20 fois supérieurs aux droits perçus  
« par les magasins généraux. En ce qui concerne le droit  
« de stationnement, je remarquerai qu'il était autrefois  
« de 5 francs, aujourd'hui il est de 10 francs. Or les  
« Compagnies se louent entre elles, leurs wagons au prix  
« de 2 fr. 50. Vous voyez qu'une Compagnie gagne quatre  
« fois plus à laisser stationner qu'à faire circuler ses  
« wagons sur les rails (1). Il y a là évidemment une exa-  
« gération. Je pourrais signaler à la Chambre différents  
« abus résultant de ce droit exagéré. Je pourrais rappeler  
« notamment que, devant le Tribunal de com. de Nevers,  
« la Compagnie de P. L. M. a pu, en 1874, réclamer  
« 34.000 fr. pour 22 mois de magasinage de 5 wagons de  
« terre réfractaire, qui ne valaient que quelques centaines  
« de francs. (Tribunal com. Nevers, 5 janvier 1874). Je  
« pourrais citer à la Chambre d'autres chiffres tout aussi  
« décisifs.

(1) Le prix du stationnement entrant dans les frais accessoires n'est nullement comparable au prix perçu pour les wagons qui circulent.

« Quoiqu'il en soit, nous insistons pour le retour à l'an-  
« cien état de choses. C'est en provoquant l'installation  
« de moyens rapides de déchargement, c'est en organisant  
« des camionnages que les Compagnies pourront arriver  
« au désencombrement de leurs gares et nous ne croyons  
« pas qu'il puisse être équitable vis-à-vis du commerce et  
« de l'industrie, déjà frappés de tant de charges, de main-  
« tenir des droits aussi exagérés qui mettent annuellement  
« plus d'un million dans les caisses des grandes Compa-  
« gnies.

« Je ferai remarquer que pour bien voir quel est le  
« remède aux encombrements des gares, il faut se rendre  
« compte qu'il y a en réalité, deux catégories de desti-  
« nataires. Il y a d'abord le commerce sérieux, qui a  
« besoin de ses marchandises dans le plus bref délai. Il  
« est certain que pour celui-là, la célérité est une condi-  
« tion indispensable, tout commerçant sérieux a besoin  
« d'avoir le plus tôt possible les marchandises qu'il  
« attend. Mais à côté il y a des spéculateurs qui laissent  
« volontiers leurs marchandises dans les gares, qu'ils  
« transforment ainsi en magasins généraux.

« Pour remédier à l'encombrement causé par cette der-  
« nière catégorie de destinataires, les Compagnies ont le  
« camionnage d'office. En 1872, quand il a pris l'arrêté qui  
« élevait le droit de magasinage, M. le Ministre a en même  
« temps pris un arrêté (L. F. 1872 p. 21) qui autorisait  
« les Compagnies, après un délai très court, à camionner  
« d'office chez le destinataire toute marchandise qui lui  
« est adressée en gare, et, en cas de refus du destinataire,  
« à la déposer dans les magasins généraux, au compte du  
« destinataire

« Vous voyez donc que les Compagnies sont suffisam-

« ment armées et si elles laissent souvent les gares s'en  
« combler, c'est qu'elles ne veulent pas faire usage du  
« droit de camionnage d'office,

« ..... Si les Compagnies maintiennent l'encombrement  
« dans leurs gares, c'est qu'elles profitent des droits exa-  
« gérés de stationnement et de magasinage. »

Nous avons cité le nouveau texte, non encore mis en application, proposé par le Comité consultatif et destiné à donner satisfaction au public et aux Compagnies.

Dans l'avis du Comité, il est question de modifier l'article 15 de l'arrêté ministériel du 22 avril 1892, pour le mettre d'accord avec le nouvel article 5 du projet. Il est bon de faire observer que l'article 15 en question n'est pas appliqué. Il a été remplacé par l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté ministériel du 28 février 1894. C'est donc cet article qui devra être remanié complètement.

Ne serait-il pas plus simple d'éviter des répétitions et d'arriver à la rédaction de quelques articles ayant une portée générale pour tout le magasinage ?

§ VI. — Le destinataire avisé de l'arrivée des marchandises et les ayant laissées en dépôt à la Compagnie pendant un temps plus ou moins long a droit de se les faire remettre par les employés de la Compagnie dès qu'il se présente muni du récépissé, pourvu que ce soit pendant les heures d'ouverture des gares.

Nous disons que la remise des colis doit être immédiate et cela même dans le cas où les délais accordés pour le transport ne seraient pas expirés. En effet, le droit pour une Compagnie de percevoir des frais de magasinage, dont le point de départ est donné par l'envoi de l'avis au destinataire de l'arrivée de marchandises livrables en gare,

ne se comprendrait pas sans l'obligation corrélatrice pour la Compagnie de délivrer ses marchandises au destinataire averti, dès qu'il les réclame. (12 mars 1885, C. ap. Caen, L. F. p. 277, v. 49.)

En conséquence, si une lettre d'avis est prématurément envoyée et que la Compagnie ne puisse remettre les colis au destinataire quand il se présente, une indemnité pour les frais de son déplacement inutile doit lui être allouée. (Trib. com. Saint-Omer 3 février 1891.)

Cependant lorsque des difficultés s'élèvent sur l'état des marchandises, une Compagnie de chemins de fer à laquelle le destinataire offre de prendre livraison sous toutes réserves, sans qu'aucune vérification immédiate soit proposée, est autorisée à retenir les marchandises pour en faire régulièrement constater l'état. (C. Cas. 2 février 1887, L. F. v. 20, p. 47.)

Nous avons dit que le destinataire doit se présenter muni du récépissé. Théoriquement la lettre d'avis ne serait pas suffisante pour obtenir la remise des colis mis en magasin.

La lettre d'avis n'a pas la valeur d'un récépissé, d'un connaissement ou d'un warrant.

La loi a pris soin de déterminer les conditions de création et de transmission de ces titres; ces conditions ne se trouvent pas dans la lettre d'avis.

Revêtue de la signature du destinataire elle constitue le porteur simple mandataire de ce dernier pour la prise de livraison, mais ne lui confère aucun autre droit. (Trib. com. Seine, 5 décembre 1889, L. F. v. 23 p. 7.)

En pratique, l'usage constant des Compagnies est de livrer les colis contre la remise de la lettre d'avis de magasinage sans que le récépissé à l'expéditeur y soit adjoint.

Cet usage est basé sur la célérité indispensable aux transactions commerciales et il ne paraît pas exposer la Compagnie à aucune responsabilité.

Ainsi, le tribunal de commerce de Nantes, 13 décembre 1890, a jugé qu'en pareil cas une Compagnie n'était pas responsable de la remise des colis à un escroc : celui-ci avait volé la lettre d'avis. Nous n'insistons pas sur cette question de la livraison des marchandises. Elle appartient plutôt à l'étude du contrat de transport auquel elle met fin. Nous examinerons seulement la perception de la taxe de magasinage ce qui rentre assurément dans le cadre de notre travail.

§ VII. — Des difficultés s'élevaient autrefois au moment du règlement de comptes, entre la Compagnie et le destinataire, sur le point de savoir de quelle nature était le magasinage : cela avait de l'importance car les taxes varient suivant qu'il s'agit de magasinage proprement dit ou de stationnement des wagons.

D'après les tribunaux de commerce quand une marchandise ne devait pas nécessairement être déchargée par le destinataire, il ne pouvait être question de frais de stationnement du wagon renfermant la marchandise et non immédiatement débarrassé par la Compagnie.

La dite marchandise n'était passible que des droits de magasinage proprement dits. (Trib. com. Nevers, 5 janvier 1874).

Actuellement il résulte de l'article 17, tarifs généraux P. V.; que le déchargement des wagons complets est toujours facultatif pour les Compagnies après un certain délai.



Elles peuvent, si elles le préfèrent, laisser la marchandise sur wagon et réclamer la taxe de stationnement.

Les contestations entre les Compagnies et les destinataires ont maintenant pour cause principale l'élévation des prix du magasinage.

Les taxes jugées si élevées par le commerce, le but dans lequel elles ont été établies, ont donné naissance à une question intéressante.

Il se peut que des marchandises aient été transportées puis emmagasinées sans que le destinataire avisé les enlève, si ce n'est après un très long délai.

Les droits de magasinage calculés d'après le tableau des taxes accessoires excèdent de beaucoup la valeur totale de ces marchandises.

L'autorité judiciaire peut-elle les fixer équitablement ?

Deux opinions sont en présence : d'après la première, les Compagnies sont sans droit pour réclamer le paiement de frais de magasinage, lorsque, après un certain délai, le montant des taxes accumulées atteint la valeur même de la marchandise.

Elles sont les mandataires des expéditeurs ou destinataires, or le devoir de tout mandataire est d'agir, suivant l'expression de la loi, en bon père de famille. Lorsque des marchandises restées en souffrance occasionnent des frais excessifs de magasinage, les Compagnies doivent prendre le parti, qui sauvegardant leurs propres intérêts, préjudicie le moins au propriétaire des marchandises. Elles doivent provoquer l'application opportune de l'article 106 du Code de commerce en vertu duquel elles ont droit de faire ordonner la vente, le dépôt ou le séquestre des marchandises.

D'autre part, un devoir de prudence et de vigilance

s'impose aux Compagnies dans leur intérêt de transporteur responsable et dans un intérêt d'ordre public.

Elles doivent empêcher les stationnements ou dépôts prolongés amenant l'encombrement des gares.

Les frais de magasinage sont fixés par les arrêtés ministériels à un taux élevé en vue d'éviter l'encombrement des gares. Il n'est point entré dans les intentions de l'administration supérieure de donner aux Compagnies de chemins de fer une source nouvelle de bénéfices causant un préjudice considérable au commerce, et pouvant dans certains cas dépasser rapidement la valeur des marchandises objet des taxes.

Les Compagnies n'ont pas le droit de donner aux taxes des frais accessoires une destination contraire aux arrêtés ministériels.

En conséquence, les Compagnies ne doivent point laisser indéfiniment séjourner des marchandises dans leurs gares, alors que les droits de magasinage prennent une proportion énorme.

Dans le cas où les Compagnies gardent volontairement en gare des marchandises non réclamées par suite de circonstances particulières, ces marchandises doivent alors être considérées comme soumises à la taxe des tribunaux et non à celle de l'arrêté des frais accessoires ; et au cas de contestation, l'autorité judiciaire pourra refuser, s'il y a lieu, l'allocation des frais fixés par les arrêtés ministériels.

Quelques partisans de cette opinion ont essayé de la compléter à l'aide d'indications prises dans le décret du 13 août 1810 (Trib. com. Seine, 2 août 1881. L. F. 1885). L'article 1<sup>er</sup> de ce décret dont l'extension s'applique à toute entreprise de transport, ainsi que l'a reconnu un arrêté ministériel du 20 avril 1863, ordonne qu'il sera procédé à

la vente, au profit de l'État, de tous les colis ou objets qui n'auraient pas été réclamés dans un délai de six mois. Une lecture attentive de ce texte montre qu'il parle des marchandises dont le propriétaire est inconnu du voiturier. Il n'est donc pas applicable, contrairement à l'opinion ci-dessus, dans le cas où il ne s'agit point de colis réellement abandonnés, mais de colis simplement non réclamés par un destinataire ou un expéditeur connus. (Trib. com. Nevers, 5 janvier 1874. L. F. 1876, v. 9, p. 167; Trib. com. Épernay, 17 février 1875; C. d'ap. Paris, 5 mai 1875. L. F. p. 176, v. 9; Trib. com. Seine 2 août 1881. L. F. p. 120, v. 18.)

La seconde opinion est celle de la Cour de cassation et peut se formuler ainsi.

Les taxes des Compagnies de chemins de fer fixées par l'autorité supérieure et dûment publiées ont force de loi pour et contre les dites Compagnies. Il n'est pas permis d'y déroger par des conventions particulières. Ce que les parties ne pourraient faire de leur consentement réciproque, les tribunaux ne peuvent le faire davantage en substituant leurs propres évaluations aux prix fixés par les tableaux des frais accessoires.

Aucune disposition légale n'impose aux Compagnies de chemins de fer l'obligation de déposer chez un tiers, au lieu de les garder dans les gares, les marchandises expédiées, quand elles ne sont pas réclamées au bout de quelque temps par le destinataire.

L'art. 106, paragraphe 3, du Code de commerce ouvre à la Compagnie non payée des frais qui lui sont dus une *simple faculté* qui ne saurait être arbitrairement convertie en obligation.

Aux termes de l'arrêté sur les frais accessoires, les droits de magasinage sont dus par cela seul que la mar-

chandise n'a pas été retirée dans le délai réglementaire pour quelque cause que ce soit.

Ces termes sont absolus, ils ne comportent ni distinction, ni tempérament.

Il importe peu que le montant accumulé des frais de magasinage excède dans une très large mesure la valeur de la marchandise non retirée elle-même : un tel résultat, quelque rigoureux qu'il soit, ne saurait constituer aux yeux de la justice un motif pour faire subir une réduction ou modification quelconque à des demandes légitimes.

Les Compagnies ne sont pas tenues d'être plus vigilantes et plus soucieuses de l'intérêt des parties que ces parties elles-mêmes.

Donc les Compagnies sont en droit de réclamer les frais réglementaires de magasinage pour tout le temps durant lequel elles restent nanties des marchandises. (C. ap. de Bordeaux, 7 juillet 1868 (stationnement) L. F. p. 198, v. 6 ; C. Cas. 13 mai 1874. L. F. p. 187, v. 7 ; C. ap. Montpellier 4 décembre 1874. L. F. p. 181, v. 9 ; C. Cas. 29 mai 1877, L. F. p. 140, v. 10 ; C. Cas. 29 mai 1877. L. F. 143, v. 10 ; C. Cas. 31 juillet 1888. L. F. p. 184, v. 21 ; C. Cas. 12 mars 1890. L. F. p. 75, vol. 23 ; C. Cas. 6 mai 1890. L. F. p. 121, vol. 23.)

Nous avons dit, en donnant la définition du magasinage, que c'est un dépôt donnant lieu à perception de taxes, mais il n'en est pas toujours ainsi. Il y a en effet plusieurs cas dans lesquels les Compagnies ne perçoivent pas la taxe de magasinage fixée par l'arrêté ministériel sur les frais accessoires.

On pourrait être porté à croire que le magasinage commence à partir du moment où les marchandises

sont confiées aux employés ou arrivées en gare. Ce serait une erreur, car il faut certains délais pour les opérations de chargement et de déchargement.

Au départ, le magasinage en P. V. commence à l'expiration des 24 heures qui suivent la remise en gare, art. 16 tarif général P. V.

A l'arrivée, le magasinage commence après l'envoi de l'avis d'arrivée et encore 48 heures après cet envoi.

Au cas de contestations entre les Compagnies et les expéditeurs ou destinataires, c'est une question de fait à apprécier par les Tribunaux de savoir si des frais de magasinage sont dûs pour la garde des colis par les Compagnies pendant la durée du procès.

Le magasinage en semblable circonstance est d'une nature exceptionnelle qui exclut l'application des taxes administratives et implique une fixation judiciaire dans chaque espèce. (Grenoble, 9 mai 1883. L. F. 1885, p. 59. Trib. com. Mans, 11 décembre 1883. L. F. 1885, p. 193.)

Voici, à titre d'exemples, quelques espèces de cette distinction si juste.

Un destinataire n'est pas passible, pour les marchandises transportées, des droits de magasinage occasionnés par le règlement d'un différend dans lequel la Compagnie est condamnée. (16 mars 1868 Trib. com. Morlaix. 16 mai 1894 C. ap. Besançon.)

Si au contraire la Compagnie a gain de cause, le destinataire n'étant point fondé en son action, les frais de magasinage occasionnés par le refus de prendre livraison sont à la charge du destinataire (14 mars 1896. Trib. com. Courtrai). Dans cette même hypothèse l'expéditeur doit garantir la Compagnie contre les suites du refus d'acceptation opposé par le destinataire et lui rembourser en par-

ticulier les frais de magasinage. (15 avril 1868 Trib. Com. Orléans; 12 octobre 1868, Trib. Com. Seine.)

Mais il faut, bien entendu, que la Compagnie avise immédiatement l'expéditeur du refus des marchandises par le destinataire.

Si elle négligeait d'avertir de suite l'expéditeur, ce serait elle qui pourrait lui devoir des dommages et intérêts. (19 mai 1868. Trib. de Com. Villefranche.)

Les manutentions qui peuvent avoir lieu en cours de route pour déposer les marchandises soit sur un quai, soit dans un magasin, constituent des faits d'exploitation qui se rattachent au transport et ne peuvent pas avoir le caractère de magasinage au regard de l'expéditeur et du destinataire.

Les taxes de magasinage des marchandises livrables en gare ne sont dues qu'autant que les colis sont parvenus à la station où ils doivent être remis au destinataire.

Il n'y a pas de frais de magasinage si les marchandises s'arrêtent en cours de voyage dans une gare intermédiaire, par suite d'un fait de force majeure, quand bien même ce fait ne serait point imputable à la Compagnie de chemins de fer. La force majeure (1) aura pour seul effet de protéger la Compagnie contre une demande en dommages-intérêts. (C. Cas. 14 janvier 1874 L. F. p. 60 v. 7; C. Cas. 3 juillet 1878 L. F. p. 181 v. 11.)

En effet les conditions générales d'application des taxes qui font la loi des parties prévoient seulement deux cas où les droits de magasinage peuvent être perçus : 1° à la gare de départ, si la Compagnie consent, sur la demande de l'expéditeur, à conserver au delà de 24 heures sur ses quais ou dans ses magasins les marchandises à elle con-

(1) Voir Thal. N° 1007 : Comparaison entre *cas fortuit* et *force majeure*.



fiées; 2° à la gare d'arrivée, si dans les 48 heures de l'envoi de l'avis adressé au destinataire les marchandises n'ont pas été enlevées, art. 51, cahier des charges. (17 février 1873. Trib. com. Seine L. F. p. 44 v. 9; en sens contraire deux arrêts de la cour de Montpellier L. F. 1872 p. 196.)

Parfois une Compagnie de chemins de fer, tout en se chargeant de transporter des marchandises, stipule des dispenses de garantie de délai en prévision de circonstances exceptionnelles, par exemple de travaux à accomplir.

Si les retards prévus se produisent, la Compagnie n'a pas droit de réclamer des droits de magasinage, pour la période de stationnement, à titre de dépenses occasionnées par des dépôts nécessaires. Pour qu'il y ait dépôt nécessaire, il faut que les marchandises soient en danger de périr, ce que nous ne supposons point dans le cas présent. Les Compagnies sont donc tenues de la garde et de la conservation des choses à elles confiées pendant tout le temps du retard, et nul tarif ne leur donne droit à des frais de magasinage accessoires supplémentaires. (C. Cas. 7 juillet 1873, L. F. p. 180, v. 6.)

Il faut observer, de plus, que les droits de magasinage établis par les arrêtés ministériels sur les frais accessoires ne sont applicables qu'aux marchandises conservées par les Compagnies dans les gares en leur qualité d'entrepreneur de transport, et dont la garde et la surveillance sont la continuation et l'accessoire du contrat formé entre les Compagnies et l'expéditeur.

L'interprétation des textes n'est pas ici plus susceptible d'extension au profit des Compagnies qu'elle ne l'est au profit des expéditeurs. Par conséquent, les taxes de magasinage de l'arrêté ministériel sur les frais accessoires ne

sont pas applicables aux marchandises que les Compagnies ne détiennent qu'à un autre titre et notamment à celles qui, après leur réception par le destinataire, restent dans les magasins de la douane établis dans les gares pour l'accomplissement des formalités de douane et pendant le délai imparti pour remplir les formalités.

Dans ce cas, en effet, dit la Cour de Cassation, alors même que les magasins seraient la propriété de la Compagnie, ils sont au regard des importateurs les magasins de la douane que la Compagnie est tenue de mettre à leur disposition et dans lesquels ils ont le droit de laisser en dépôt les marchandises importées moyennant une taxe et pendant un délai déterminé par la loi du 4 germinal an II.

L'importateur ne doit à la Compagnie que le paiement du droit ainsi fixé par la loi du 4 germinal an II, taxe qui ne dépasse jamais le maximum de 1 % de la valeur de la marchandise. (5 décembre 1876, C. Cas. L. F. p. 261, v. 9; Trib. com. Tourcoing 27 juin 1876; C. ap. Douai, 27 décembre 1876; C. Cas. 15 mai 1877, L. F. v. 10, p. 133.)

Lorsque, non plus en cours de route mais à l'arrivée, les marchandises ne sont restées déposées que par suite d'un cas de force majeure, la question se pose encore de savoir si les Compagnies sont autorisées à percevoir des droits de magasinage.

Une première opinion soutient que le destinataire ne peut être tenu à plus de rigueur pour l'enlèvement que les transporteurs ne sont eux-mêmes tenus pour la livraison, que la Compagnie ne peut équitablement exiger les frais de magasinage, mais simplement le remboursement des frais faits pour la conservation de la chose objet de ce dépôt nécessaire.

Les Compagnies et la Cour de Cassation répondent que

d'après les conditions d'application des taxes les droits de magasinage sont dus par le destinataire lorsque, pour quelque cause que ce soit, les marchandises n'ont point été enlevées de la gare d'arrivée dans les délais réglementaires. Ce serait violer la loi que de dispenser du paiement des droits de magasinage sous le prétexte d'une force majeure ayant empêché l'enlèvement.

Les articles de magasinage sont formels, les termes sont absolus ; même un ordre de réexpédition n'empêcherait pas les frais de courir si, pour une raison de force majeure, la réexpédition ne pouvait avoir lieu. (C. Cas. 3 février 1874, L. F. p. 78, v. 7.)

Un des cas les plus fréquents de magasinage résultant de force majeure est celui dans lequel une saisie-arrêt est faite sur les marchandises à l'arrivée. La taxe de magasinage est due par le destinataire. La Compagnie est en droit de refuser de se dessaisir tant qu'on ne lui justifie pas d'une mainlevée ou d'une décision judiciaire indiquant entre quelles mains elle doit remettre ces objets. (C. Cas. 19 juillet 1882, L. F. p. 193, v. 13.)

La Compagnie n'est même obligée par aucune disposition législative d'informer le destinataire des marchandises de l'existence de la saisie-arrêt. Celui-ci doit à la Compagnie des frais de magasinage pour tout le temps durant lequel ses marchandises sont ainsi restées en souffrance à la gare d'expédition, jusqu'à la mainlevée de la dite opposition. (C. Cas. 20 juin 1876, L. F. p. 187, v. 9.)

Dans le cas où les marchandises sont l'objet d'une saisie-arrêt de l'administration des contributions indirectes, ce qui arrive souvent, il y a lieu de distinguer deux périodes pour le règlement des frais de magasinage ; celle qui a précédé la saisie et pour laquelle ce règlement pro-

cédant des arrêtés ministériels sur les frais accessoires est de la compétence des Tribunaux consulaires : celle qui a suivi la saisie et pour laquelle ce règlement s'opérant par application du tarif commun ressortit aux Tribunaux civils. (C. ap. Lyon, 1<sup>er</sup> août 1879, L. F. p. 119, v. 14; voir aussi C. Cas. 27 mars 1878, L. F. p. 95, 1878.)

Mais il faut que la saisie-arrêt soit valable, sans quoi le destinataire ne sera pas tenu de payer les frais de magasinage, c'est ce que la Cour de cassation a jugé le 13 avril 1885. (L. F. p. 118, v. 18.)

Des marchandises transportées en port dû et *contre remboursement* avaient été l'objet d'une saisie-arrêt pratiquée à l'encontre du destinaire. La Compagnie ne croyant pas pouvoir se faire jugé du mérite de cette opposition avait refusé de livrer les marchandises au destinataire et les avait emmagasinées. Cette saisie-arrêt était nulle. En effet la propriété des marchandises ne devait être transmise au destinataire que par le paiement du prix de la chose et du transport. La saisie-arrêt pratiquée à l'encontre du destinataire sur la marchandise alors qu'elle n'avait pas cessé d'appartenir à l'expéditeur était donc essentiellement nulle et la Compagnie n'avait point à en tenir compte.

Cette opposition était évidemment sans valeur, le transporteur ne pouvait se dispenser d'exécuter son mandat en remettant le colis au destinataire ou à l'expéditeur.

Celui-ci, auquel les marchandises n'avaient pas cessé d'appartenir, subissait un préjudice dont cette Compagnie lui devait réparation. Le destinataire, à qui la propriété des marchandises n'avait point été transférée, ne pouvait être responsable des conséquences d'une saisie-arrêt sans valeur.

La Compagnie en gardant lesdites marchandises n'a

fait, il est vrai, qu'obéir aux injonctions de celui qui les avait saisies-arrêtées entre ses mains. [Celui-ci est alors tenu de la garantir des condamnations motivées par l'exécution de ses ordres.

Nous avons indiqué, en traitant de la lettre d'avis, que les Compagnies de chemins de fer ont le droit d'obliger le destinataire de marchandises livrables en gare à les retirer dès qu'elles sont en gare de destination ou à payer leur magasinage, alors même que les colis sont arrivés longtemps avant l'expiration du délai réglementaire pour le transport. (Trib. com. Seine, 23 juin 1877, L. F. p. 227, v. 10.)

On ne saurait méconnaître à un point de vue général que l'intérêt du destinataire reçoit particulièrement satisfaction quand la Compagnie de chemins de fer n'use pas des délais qui lui sont concédés par les tarifs. S'il y a des exceptions à cette règle générale, elles ne sauraient amoindrir ce principe qui est au reste consacré par l'art. 1187 du Code civil.

D'où il suit que la réclamation contre une Compagnie n'est pas fondée quand le délai maximum de transport n'étant pas épuisé par la Compagnie, celle-ci met le destinataire à même par une lettre d'avis de prendre livraison de sa marchandise avant l'époque rigoureusement réglementaire. (12 décembre 1896. Trib. com. Clermont-l'Hérault. L. F. v. 10, p. 37.)

Il est dit dans l'art. 48 du cahier des charges « La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. »

Un arrêt au contentieux du 23 janvier 1894, L. F. v. 24, p. 120, fait l'application de ce principe aux taxes de magasinage. « Les taxes pour frais de magasinage,

« telles qu'elles sont fixées par l'administration dans les  
« conditions prévues au cahier des charges, constituent  
« des frais accessoires dont la perception est obligatoire  
« au même titre que les tarifs de transport, et il n'appar-  
« tient à personne de déroger à cette règle..... »

En fait, ce principe est loin d'être respecté par les Compagnies de chemins de fer.

Malgré le cahier des charges et la jurisprudence constante, elles font parfois soit par complaisance, soit par tolérance, soit par compensation avec des indemnités réclamées, abandon au public des taxes qu'elles devraient percevoir.

Elles n'ont pas le droit d'agir ainsi. Nous citerons deux cas dans lesquels la gratuité est d'une pratique journalière et pour ainsi dire entrée dans les mœurs.

Les chefs de gare donnent l'autorisation aux destinataires de déposer sur les quais de la Compagnie des marchandises adressées en gare et de les y laisser séjourner sans exiger le paiement des droits de magasinage.

Ils ne peuvent donner pareille autorisation à titre gracieux, les conditions d'application des taxes ont force de loi pour et contre les Compagnies concessionnaires, elles s'imposent aux parties : toute convention contraire est nulle et un chef de gare n'a le droit d'y consentir aucune dérogation.

Les frais de magasinage sont dus alors même que les agents des Compagnies n'auraient point constaté le dépôt par un récépissé et n'auraient point veillé à la conservation et à la sécurité des marchandises. (8 janvier 1896. C. cas. L. F. p. 37. 1896.)

En pareil cas la situation acquise ne confère pas de droit.



Il n'y a d'ailleurs aucune distinction à faire au sujet de la quotité des frais de magasinage entre les lieux de dépôt adoptés par les Compagnies. Peu importe que les marchandises aient été déposées dans une cour ou sur un quai couvert. (17 avril 1875, C. ap. Limoges. L. F. v. 9, p. 151.)

Voici le second cas dans lequel les Compagnies ne respectent pas le droit strict.

Des expéditeurs remettent à une Compagnie certaines quantités de marchandises successivement et par parties, en raison de la difficulté du transport. Ces marchandises ne doivent faire l'objet que d'une seule expédition.

Les Compagnies admettent par une tolérance ancienne et continue ce mode de procéder, elles reconnaissent qu'elles doivent donner à l'expéditeur le temps nécessaire pour compléter son expédition et ne réclament pas de droits de magasinage.

Cela ne constitue pas un droit pour les expéditeurs et cela les expose à des conséquences désagréables.

Les Compagnies peuvent changer de manière d'agir et réclamer des frais de magasinage, se fondant sur l'article 16 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. leur attribuant le droit de percevoir un magasinage pour les marchandises qu'elles consentiraient, sur la demande des expéditeurs, à conserver sur les quais au delà de vingt-quatre heures.

Peu importe que les marchandises reçues ne soient pas *prêtes à expédier*.

La loi du contrat se trouve dans les tarifs, les Compagnies auront droit au paiement de frais de magasinage. (C. cas., 8 mars 1876, L. F. p. 71. v. 9.)

Il arrive aussi que soit à titre de compensation d'un

dommage causé aux marchandises et dont les Compagnies sont responsables, soit pour indemniser d'un retard, les Compagnies renoncent à réclamer le paiement des taxes de magasinage. En pareille occurrence aucune écriture n'est tenue. Tout cela est complètement irrégulier. C'est au service de Contrôle que doit incomber le soin d'empêcher ces irrégularités.

Il faut bien reconnaître que l'administration supérieure a autrefois encouragé, jusqu'à un certain point, les Compagnies à accorder un magasinage gratuit lorsqu'elles y voient leur intérêt.

Le Ministre a en effet permis aux Compagnies d'opérer le magasinage gratuit dans quelques gares et pour des marchandises déterminées.

Ainsi le tarif spécial P. V., n° 36 de la Compagnie P. L. M. contient deux paragraphes qui autorisent le magasinage gratuit dans les gares de Paris-Bercy et de Conflans-Bercy : 1° des vins ; 2° des charbons de bois. La Compagnie se réserve de supprimer la gratuité, lorsque les besoins du service l'exigent, sur un simple avis affiché vingt-quatre heures à l'avance.

Le magasinage gratuit est surtout fréquent dans les gares de la Compagnie du Midi.

Ce sont des atteintes aux vrais principes d'après lesquels les taxes des frais accessoires doivent être les mêmes pour toutes les Compagnies et sur tous les points du territoire.

On peut objecter que les exemples cités plus haut sont des décisions d'espèce : mais lorsqu'on accorde une faveur aux commerçants d'une ville, les chambres de commerce des autres villes transmettent immédiatement des demandes analogues, il n'y a pas de raison pour avantager les expéditeurs d'une station par rapport à ceux des autres

stations, et, d'une décision particulière on arrive vite à une décision de principe. Pourquoi en effet refuser aux uns ce que l'on accorde aux autres ?

Les Compagnies et les industriels donnent des justifications diverses de leurs propositions. L'une des plus fréquentes donnée par le commerce est basée sur la difficulté d'enlever les marchandises dans les délais réglementaires en raison des arrivages considérables à certaines époques de l'année, ou bien encore à raison de la longueur du parcours de l'usine à la gare ou du profil accidenté de la route.

Il est excessif d'accorder pour tous les expéditeurs et destinataires qui se servent d'une gare la gratuité du magasinage, parce qu'un ou deux industriels y trouvent de précieux avantages. Il ne suffit pas qu'une opération soit excellente au point de vue pécuniaire pour faire cesser l'application de la règle à la lettre. De leur côté les Compagnies produisent les mêmes observations que les industriels, de plus elles prétendent que supprimer toute facilité pour le dépôt gratuit dans les gares, c'est apporter une entrave aux expéditions par chemins de fer. Les Compagnies trouvent une concurrence tantôt dans les entreprises de transport sur route, tantôt dans la batellerie, tantôt dans les Compagnies étrangères.

La réponse à donner pour sauvegarder les principes sans ruiner les Compagnies de chemins de fer est alors fort délicate.

Une distinction s'impose entre la concurrence en France et la concurrence, pour le transit, par les transports à l'étranger.

Il n'y a pas lieu d'admettre le magasinage gratuit dans quelques gares afin d'enlever à la batellerie ou à la messa-

gerie françaises le trafic qu'elles ont pu conserver. L'Etat a fait construire sur certains points du territoire des lignes faisant double emploi avec des entreprises déjà existantes : les Compagnies éprouvent des pertes de ce chef. Ce n'est pas un motif suffisant pour tolérer de véritables traités de faveur et pour déroger aux principes généraux : surtout si l'on réfléchit que les Compagnies n'ont pas reçu le droit de fixer leurs taxes à leur gré, précisément pour les empêcher de ruiner les industries particulières.

De plus, le magasinage entraîne une dépense et il est évident que la gratuité du dépôt dans les gares facilite aux Compagnies la concurrence contre la batellerie.

Dans le second cas, celui où il s'agit d'offrir de grands avantages aux marchandises de transit, il est plus difficile de refuser la gratuité du dépôt aux Compagnies. Il s'agit de faire concurrence aux industries de transport des pays étrangers et rien n'est plus légitime, rien n'est plus avantageux pour les Compagnies françaises et par suite pour l'Etat.

L'intérêt est suffisant pour déroger aux principes généraux. Le Comité consultatif a émis un avis tendant à autoriser (13 novembre 1896) le magasinage gratuit dans la gare de Cette-ville pour les fûts vides exportés par la gare de Cette et venant de l'étranger.

Cette disposition permet à la Compagnie de P.-L.-M. de conserver la plus grande partie de ce trafic malgré la concurrence faite par Gènes pour le transit des vins d'Espagne à destination de la Suisse.

Il est permis de se demander si, même dans le cas où il faut combattre la concurrence étrangère, les Compagnies ne peuvent pas tourner la difficulté du magasinage gratuit

et proposer des mesures conduisant au même résultat de conservation ou d'augmentation du trafic, sans porter atteinte au principe d'uniformité des taxes de frais accessoires pour toutes les gares.

Ne pourraient-elles, par exemple, abaisser les prix de transport ? C'est un procédé rationnel et naturel.

Ou encore ne pourraient-elles utiliser le procédé suivant ? Dans un grand nombre de gares elles mettent en location les espaces inutilisés. L'administration ne s'y oppose pas. Si les Compagnies ne redoutent pas l'encombrement et désirent établir le magasinage gratuit elles ont dans ces locations un autre moyen de tourner la difficulté.

Elles évitent les abus et les complications de service du dépôt gratuit.

La location des terrains disponibles ne pourrait-elle devenir la règle ?

L'administration supérieure paraît tendre vers l'adoption de ce dernier système. On en trouve la preuve dans les décisions ministérielles relatives à la Compagnie du Midi. Une révision générale des tarifs de cette Compagnie a été faite en 1890 : le magasinage gratuit avait lieu dans presque toutes les gares. Celles-ci étaient transformées en magasins de dépôt faisant concurrence aux magasins privés établis dans les localités.

Le Comité consultatif a consenti au maintien du magasinage gratuit dans les gares où il existait, tout en réduisant le délai à quatre jours, sauf deux exceptions. Depuis, il a refusé de l'étendre à des gares qui ne l'avaient pas, par exemple à Saint-Jean-de-Luz, 4 décembre 1896.

Le système de location de terrain à prix réduit se substituera peu à peu à la situation acquise que l'on ne doit pas détruire trop brusquement.

Actuellement les taxes de magasinage sont fixées de la manière suivante pour la G. V. article 5, arrêté ministériel 26 avril 1892.

« Il est perçu pour le magasinage des articles de messagerie, marchandises, denrées et lait, adressés en gare et qui ne sont pas enlevés, pour quelque cause que ce soit, dans les 48 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par les Compagnies au destinataire, — un droit de 0 fr. 05 par fraction indivisible de 100 kilos et par 24 heures.

« Le même droit de magasinage sera perçu, par fraction indivisible de 1.000 francs et par 24 heures, pour les articles à la valeur placés dans les mêmes conditions.

« Dans les deux cas ci-dessus, le minimum de la perception est fixé à 0 fr. 10.

« Les droits ci-dessus fixés sont également applicables aux articles de messagerie, marchandises, denrées, lait et articles à la valeur, adressés à domicile et dont le destinataire serait absent ou inconnu, ou refuserait de prendre livraison, à la condition qu'avis de ces circonstances sera adressé immédiatement par les Compagnies à l'expéditeur ou au cédant.

« Dans ce cas, les frais de retour des colis à la gare sont à la charge de la marchandise.

« Les chiens dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière, aux frais risques et périls de qui de droit.

« Les frais de fourrière sont acquittés sur justification des dépenses.

« Art. 9. — Il est perçu, pour le stationnement des voitures qui ne sont pas enlevées, pour quelque cause que



« ce soit, dans les 48 heures de la mise à la poste de la  
« lettre d'avis adressée par les Compagnies au destina-  
« taire, un droit fixe de 1 franc, par voiture et par  
« 24 heures.

« En cas de non enlèvement des cercueils, il sera perçu  
« à partir de l'arrivée un droit de 5 francs, par cercueil et  
« par 24 heures.

« Les animaux dont il n'est pas pris livraison à l'ar-  
« rivée, sont mis en fourrière, aux frais, risques et périls  
« de qui de droit.

« Les frais de fourrière sont acquittés sur justification  
« des dépenses.

« Art. 10. — Les animaux de petite taille en cages ou  
« en paniers, transportés et taxés conformément aux dis-  
« positions des tarifs homologués, sont soumis, en ce qui  
« concerne les frais accessoires, aux mêmes prix et con-  
« ditions que les articles de messagerie et marchandises  
« à G. V. »

Les taxes de magasinage en P. V. sont fixées de la ma-  
nière suivante :

« Art. 14. — Il est perçu pour le magasinage des mar-  
« chandises adressées en gare et qui ne sont pas enlevées,  
« pour quelque cause que ce soit, dans les 48 heures de  
« la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par les  
« Compagnies au destinataire, les droits suivants :

« 0 fr. 05 par fraction indivisible de 100 kilos et par  
« 24 heures pour les trois premières périodes de 24 heures  
« à partir de l'expiration du délai ci-dessus fixé ;

« 0 fr. 10 par fraction indivisible de 100 kilos et par  
« 24 heures, pour chaque période de 24 heures en sus.

« Le minimum de perception est fixé à 0 fr. 10.

« Les droits ci-dessus fixés sont également applicables

« aux marchandises adressées à domicile et dont le destinataire serait absent ou inconnu, ou refuserait de prendre livraison, à la condition qu'avis de ces circonstances sera adressé immédiatement par les Compagnies à l'expéditeur ou au cédant.

« Dans ce cas, les frais de retour des colis à la gare sont à la charge de la marchandise.

« Les mêmes droits de magasinage seront perçus, au départ et dès l'expiration des 24 heures qui suivront la remise en gare, pour les marchandises que les Compagnies consentiraient, sur la demande de l'expéditeur, à conserver sur leurs quais ou dans leurs magasins au delà de ce délai, les Compagnies n'étant tenues, d'ailleurs, d'accepter que les marchandises prêtes à être expédiées. »

Nous avons déjà eu l'occasion de donner le texte de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté ministériel du 25 février 1896, en ce qui concerne les taxes de stationnement.

Article 19, arrêté ministériel 26 avril 1892 :

« Il est perçu pour le stationnement des voitures qui ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les 48 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par les Compagnies au destinataire, un droit de 1 franc par voiture et par 24 heures.

« Les animaux dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière, aux frais, risques et périls de qui de droit.

« Les frais de fourrière seront acquittés sur justification des dépenses.

Art. 20. — « Les animaux de petite taille, en cages ou en paniers, transportés et taxés conformément aux dispositions des tarifs homologués, sont soumis, en ce qui

« concerne les frais accessoires, aux mêmes prix et conditions que les marchandises à P. V. »

« Art. 24. — Il est perçu pour le stationnement des wagons, chariots, locomotives et tenders qui ne sont pas enlevés pour quelque cause que ce soit, dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par les Compagnies au destinataire — un droit de 5 francs par véhicule et par vingt-quatre heures. »

Nous avons déjà eu occasion de citer les art. 55 T. g. G. V. et 50 T. g. P. V. fixant à 0 fr. 25 la taxe de l'avis de livraison adressé par la Compagnie à l'expéditeur.

Nous aurons terminé tout ce qui concerne les taxes de magasinage perçues actuellement, lorsque nous aurons dit que l'arrêté ministériel, du 20 avril 1863, fixe les taxes de magasinage applicables aux objets abandonnés dans les gares et vendus par le domaine.

Le droit est de 36 francs par tonne de 1000 kilos et pour six mois. Il est perçu sur l'expédition totale et par fraction de 10 kilos.

Le montant du droit à percevoir ne peut dépasser le prix de six mois de dépôt, ni être supérieur au prix de vente diminué des frais privilégiés.

Cet arrêté ne s'applique pas aux objets non enregistrés oubliés ou perdus, pour lesquels les Compagnies n'ont à exiger aucun droit de garde.

On conçoit que les droits à percevoir pour magasinage des objets abandonnés ne puissent être supérieurs au prix de vente diminué des frais privilégiés, mais pourquoi ne pas fixer, au profit des Compagnies, des taxes aussi élevées que lorsqu'il s'agit du magasinage ordinaire?

Des difficultés s'élevaient entre l'administration des Domaines et les Compagnies de chemins de fer. L'ad-

ministration des finances estimait que les Compagnies de chemins de fer réclamaient des sommes trop élevées pour les objets et colis abandonnés et conservés par elles pendant six mois. Les tribunaux donnèrent raison aux Compagnies. L'administration des finances négocia avec l'administration des travaux publics pour prier ce département d'obtenir à l'amiable, des Compagnies de chemins de fer, la proposition d'un tarif spécial à prix réduit de magasinage pour les objets abandonnés dans les gares.

Telle est l'origine de la circulaire du 20 avril 1863, dans laquelle il est dit :

« Considérant que, d'après le décret du 13 août 1810,  
« les entrepreneurs de transports par terre et par eau, sont  
« tenus de garder, pendant six mois, avant de les livrer  
« au domaine, pour être vendus à l'enchère publique, les  
« ballots, caisses, paquets et tous autres objets qui leur  
« auront été confiés et qui n'auront pas été réclamés à  
« leur arrivée à destination; que le tarif de magasinage  
« fixé par les arrêtés susvisés, appliqué pendant six mois  
« aux objets confiés aux chemins de fer et non réclamés,  
« absorbe souvent la valeur de ces objets....., etc. »

Ainsi cette circulaire nous fait connaître le motif pour lequel les taxes de magasinage des objets abandonnés sont moins élevées que les droits du magasinage ordinaire : c'est parce que le total des taxes de magasinage dépassant fréquemment le prix des objets abandonnés, l'administration des Domaines a défendu ses intérêts et obtenu des réductions de prix.

## CHAPITRE V

### FACTAGE ET CAMIONNAGE

SOMMAIRE : *Section I.* — Préliminaires. — § I. Texte du cahier des charges. — § II. Définition. — § III. Délimitation des opérations appartenant au factage et au camionnage : 1° Distinction entre factage, camionnage, et correspondance, réexpédition ; 2° Distinction entre transport des voyageurs et bagages, et factage ; cette différence devrait disparaître. — § IV. Indication du plan.

SOMMAIRE : *Section II.* — Factage et camionnage au départ. — § I. Caractère facultatif. — § II. Caractère de frais accessoires ; Taxes ; Invariabilité ; Fixation ; Conséquences des infractions aux arrêtés ministériels. — § III. Caractère : services dénués d'avantages particuliers par rapport à l'industrie privée ; différence avec factage et camionnage à l'arrivée. — § IV. Trois procédés différents pour l'exécution du service : 1° Camionneurs et facteurs libres ; 2° Service du domicile à la gare par les Compagnies ; Interdiction des traités de faveur ; Liberté dans l'organisation du service : camionnage par voie ferrée, par agents des Compagnies ; Traités avec entrepreneurs ; Clause à faire disparaître ; 3° Service du bureau de ville à la gare ; Exploitation : directe ; par concessionnaire ; bureau de ville à Paris ; Assimilation des bureaux de ville aux gares à certains points de vue. — § V. Responsabilité. — § VI. Délai ; Influence sur prix ; Rôle du Ministre ; Heures d'ouverture, de fermeture des gares, G. V., P. V. ; Insuffisance des textes ; Paris, texte de l'arrêt ; Départements : textes divers, insuffisants.

SOMMAIRE : *Section III.* — Factage et camionnage à l'arrivée. — § I. Ca-

ractère tantôt facultatif, tantôt obligatoire. — § II. Les Compagnies peuvent-elles imposer au public l'obligation d'utiliser leurs services de camionnage et de factage; Controverse. — § III. Factage et camionnage d'office. — § IV. Avantages des Compagnies sur l'industrie privée. — § V. Organisation du service; Opérations : exploitation directe, par entrepreneur; manutention; livraison; Décharge; Refus des marchandises; Paiement. — § VI. Responsabilité. — § VII. Délai : 1° Règle d'application; 2° Factage : délai à Paris; délai en province; 3° Camionnage : délai à Paris; délai en Province.

SOMMAIRE : *Section IV.* — Taxes de factage et de camionnage. — § I. Observations générales : Situation actuelle; Complications; Uniformité possible; Influence des conditions d'application sur le taux des recettes nettes; Fixation par le Ministre des taxes des services facultatifs; Le Ministre se contente souvent d'une simple approbation. — § II. Défaut d'intérêt d'une étude détaillée; Règles à généraliser, ou ayant un caractère commun (colis postaux); Permanence du droit de fixation du Ministre. — § III. Réformes : accomplies, à l'étude, pour Paris; a) Factage; b) Camionnage. — § V. Résumé des divers systèmes de taxation des Compagnies; Conclusions.

#### SECTION I. — Préliminaires

§ I. — L'ordonnance du 15 novembre 1846 ne contient aucune disposition spéciale aux services accessoires du camionnage et du factage.

Le cahier des charges renferme au contraire des règles importantes en son article 52 : « La Compagnie sera tenue  
« de faire, soit par elle-même soit par un intermédiaire  
« dont elle répondra, le factage et le camionnage, pour la  
« remise au domicile des destinataires de toutes les mar-  
« chandises qui lui sont confiées.



« Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants, situé à plus de cinq kilomètres de la gare de chemins de fer.

« Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration sur la proposition de la Compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction. Toutefois les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises. »

Cet article s'applique uniquement aux expéditions de marchandises transportées en grande vitesse ou en petite vitesse. Il ne concerne pas le service des voyageurs et des bagages. Ceci n'est pas de toute évidence, car le texte ne donne pas une définition complète du factage et du camionnage. Il ne précise pas les opérations comprises sous ces deux dénominations. Mais ces deux termes, factage et camionnage, ont aujourd'hui dans la pratique et en jurisprudence un sens limité.

§ II. — Le factage consiste dans le transport des colis ou marchandises expédiés par chemins de fer en grande vitesse depuis le domicile de l'expéditeur jusqu'à la gare de départ, ou depuis la gare d'arrivée jusqu'au domicile du destinataire et enfin parfois de ce domicile à la gare.

Le camionnage est le nom réservé aux mêmes opérations, lorsque les expéditions ont lieu en petite vitesse.

La définition de ces industries, ainsi que le fait observer Palaa, (Tome I, p. 279), ressort assez clairement du texte d'une décision fixant le droit de patente des camionneurs :

« L'industrie du sieur R.... consiste, en vertu d'un traité  
« passé avec la Compagnie du chemin de fer, à trans-  
« porter, sous sa propre responsabilité et moyennant un  
« droit de commission, de la gare chez les habitants de la  
« ville et dans les limites de l'octroi, les marchandises  
« expédiées par la voie ferrée, et aussi à transporter à la  
« gare les marchandises qui doivent être expédiées par le  
« chemin de fer. » (Conseil d'Etat 7 août 1872. Texte  
reproduit dans un arrêt au contentieux 23 mars 1880,  
L. F., p. 215, v. 13).

En l'absence d'un texte de loi, il est difficile de préciser les obligations des Compagnies ou de leurs entrepreneurs de factage et de camionnage. Cependant il est nécessaire de connaître en détail les opérations comprises dans les termes généraux de la définition.

Voici ce qui est admis actuellement en pratique et en jurisprudence.

Le chargement ou le déchargement du camion devant le domicile de l'expéditeur ou du destinataire, les manutentions nécessitées par les vérifications de l'octroi sont des actes dépendant intimement du camionnage ou du factage. (Trib. Reims, 18 juin 1872. L. F. 1876, p. 216.)

D'autre part le transport des colis ou marchandises dans les domiciles, magasins ou chantiers est souvent effectué par les agents du camionnage ou du factage, mais ne peut être placé au nombre des obligations de ces services.

La distinction est nettement établie.

Le camionnage et le factage, au départ, commencent à partir de l'entrée du domicile, magasin ou chantier de l'expéditeur. Ils se terminent, à l'arrivée, quand les marchandises ont été remises à la porte du destinataire.

Si les employés du factage ou du camionnage consentent

à porter des colis à l'intérieur du domicile, ils agissent ainsi en vue d'obtenir une rémunération spéciale, mais le public ne peut exiger des Compagnies qu'elles imposent à leurs agents l'obligation de monter ou de descendre des escaliers, de parcourir de grands magasins ou chantiers avec des charges parfois considérables.

Ajoutons que les conditions d'application des tarifs des Compagnies renferment quelques règles spéciales, lorsqu'il s'agit du camionnage ou du factage de masses exceptionnelles ou d'objets d'un chargement difficile.

Pour connaître ces règles, il faut nécessairement se reporter aux tarifs de chaque Compagnie, l'uniformité étant loin d'être réalisée sur ce point.

En résumé les mots camionnage et factage comprennent l'enlèvement ou la remise des colis à la porte du domicile, mais pas au delà.

§ III. — Dans les tarifs des Compagnies on trouve deux autres expressions pour désigner certains transports en dehors de la voie ferrée. Ce sont la « réexpédition » et la « correspondance ».

Ces mots ne figurent pas au cahier des charges.

En pratique, ils signifient transport au delà des zones de factage et de camionnage des marchandises expédiées par chemins de fer. « Correspondance » s'applique plus spécialement au cas de grande vitesse. « Réexpédition » s'emploie tantôt au cas de petite vitesse, tantôt au cas de grande vitesse et de petite vitesse.

D'après plusieurs auteurs (Sarrut n° 114. — L. F. — Picard), les services de correspondance sont les services établis pour les relations des voyageurs entre les gares et des

localités parfois éloignées. Les traités de réexpédition concernent seulement les marchandises.

On donne aussi le nom de correspondance ou réexpédition au service de transport organisé par les Compagnies d'une manière purement facultative, et sans autorisation administrative, entre deux gares appartenant soit à une même Compagnie, soit à deux Compagnies différentes, alors surtout que ces gares sont séparées par de grandes distances. (C. Cas. 23 février 1876, S. 76. 4. 127; — P. 76. 292; — D. 79. 4. 28.)

Enfin, d'après M. Sarrut, comme le plus souvent un seul et même traité se réfère tout à la fois aux voyageurs et aux marchandises, on emploie dans le langage usuel les mots « traités de correspondance » pour désigner et les traités de correspondance et les traités de réexpédition.

Une question très obscure est celle de savoir à quel moment le camionnage ou le factage se transforment en réexpédition ou correspondance. Autrement dit, quelle est la limite entre, d'une part, le factage et le camionnage, et d'autre part, la correspondance et la réexpédition ?

Le cahier des charges ne restreint pas les services de camionnage et de factage à une certaine zone. Il est vrai qu'il indique les cas dans lesquels ces services ne sont pas obligatoires et dit à ce propos :

« Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants, situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer. »

Mais il est évident que le cahier des charges prévoit qu'au delà des limites territoriales indiquées en cet article 52 § 2

il pourra y avoir un camionnage ou un factage facultatifs.

Quelques auteurs ont dit que le factage et le camionnage prennent le nom de réexpédition en dehors du rayon de l'octroi ou pour les centres de population à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer. (Sarrut. L. F.)

Assurément la correspondance et la réexpédition se font en général à des distances plus grandes que le factage et le camionnage. Mais l'opinion exposée ci-dessus ne tient pas assez compte des termes du cahier des charges : ainsi que nous l'avons dit, ceux-ci prévoient le factage et le camionnage facultatifs à des distances plus grandes que celles fixées par l'article 52 § 2, pour le factage et le camionnage obligatoires.

Il faut donc chercher une autre solution à notre question.

La distinction entre camionnage et factage d'une part, réexpédition et correspondance d'autre part, nous paraît être une pure question de fait. Les entreprises de camionnage et de factage ne sont pas organisées pour effectuer des transports lointains. Les camions ne sont pas construits de la même manière que les voitures de roulage destinées à parcourir de longs trajets. Des facteurs à pied ne peuvent porter une charge à grande distance. Quand les Compagnies de chemins de fer veulent créer des services de correspondance et de réexpédition, elles sont amenées à faire des traités spéciaux avec des entrepreneurs spéciaux.

Il y a là une différence avec le camionnage et le factage facultatifs, ces derniers services sont en effet accomplis à titre d'extension accessoire par le personnel chargé du camionnage et du factage obligatoires.

Parfois un même individu accomplit le factage, le

camionnage, la correspondance et la réexpédition; cela n'en constitue pas moins deux entreprises distinctes avec un matériel différent.

Le caractère essentiel des traités passés par les Compagnies avec des entrepreneurs de correspondance et de réexpédition est l'absence de recettes directes pour les Compagnies. Souvent même ces dernières s'engagent à verser annuellement une certaine somme d'argent à leurs entrepreneurs. C'est un sacrifice dont elles trouvent la compensation; elles augmentent leur trafic en étendant leurs relations, en créant des débouchés.

On peut citer comme exemple les services *gratuits* de correspondance établis en 1896, par la Compagnie d'Orléans, entre la station de Palaiseau (ligne de Paris à Limours) et les localités de Champlan et de Longjumeau.

Le traité actuel assure au correspondant de la Compagnie d'Orléans, 0 fr. 40 par voyage simple pour les personnes qui auront payé sur le chemin de fer les prix pleins du tarif général ou ceux du tarif spécial G. V. n° 2. La suppression de la gratuité aurait pour résultat la suppression du service, ce qui soulèverait les réclamations de la part des localités intéressées et diminuerait en définitive le trafic de la Compagnie. Tels sont les motifs pour lesquels la Compagnie a établi et maintient ce service de correspondance.

De tout ce que nous venons de dire, il résulte que les expressions de correspondance et de réexpédition doivent être réservées aux cas où il s'agit de transports sortant des limites ordinaires du factage et du camionnage, lorsque ces transports sont accomplis par un entrepreneur ayant conclu un traité spécial avec les Compagnies, traité en



vertu duquel toutes les recettes du service entrent dans la caisse de l'entrepreneur.

Il y a factage ou camionnage dès qu'il y a recettes directes par les Compagnies de chemins de fer.

Nous pouvons maintenant examiner quel est l'intérêt de la distinction entre factage et camionnage d'une part, et correspondance et réexpédition d'autre part.

M. Picard dit à ce propos (vol. 4, p. 290.) : « La limite « entre les services de factage et de camionnage et les « services de réexpédition n'est pas définie, non plus que « la limite entre les services d'omnibus et de correspon- « dance. Mais la distinction entre ces services n'a pas « d'intérêt pratique. Il est donc inutile de s'y arrê- « ter. »

Cette opinion est difficile à concilier avec un arrêt de la Cour de Cassation du 23 février 1876 (S. 76. I. 127; — P. 76. 292; — D. 79. I. 28). D'après la cour suprême, il y aurait une première différence pratique importante entre les services de camionnage et de factage et ceux de réexpédition et de correspondance.

Les Compagnies de chemins de fer, dit la Cour, ne sont pas tenues de présenter au Ministre les propositions de taxes de correspondance ou réexpédition, et elles peuvent modifier à leur gré leurs traités avec les entrepreneurs, alors même qu'elles auraient compris les taxes de ces services dans les tarifs présentés au ministre, mais en distinguant nettement les taxes de correspondance ou réexpédition des autres prix.

Nous savons au contraire que les taxes de camionnage et de factage sont soumises à la fixation ministérielle.

La vérité nous paraît être entre les deux opinions contraires exposées ci-dessus.

Il est vrai de dire que les Compagnies de chemins de fer ont l'habitude de soumettre à l'approbation ministérielle les traités nouveaux ou les modifications de traités de correspondance et réexpédition. Mais il ne faudrait pas en conclure qu'elles sont soumises au point de vue de ces traités aux mêmes obligations envers l'autorité supérieure que lorsqu'il s'agit de traités de factage et camionnage.

L'article 53 du cahier des charges interdit seulement aux Compagnies de faire directement ou indirectement, sans autorisation spéciale de l'administration, avec des entreprises de transport des voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Si la Compagnie consent à accorder à tous les entrepreneurs de correspondance ou réexpédition desservant une même localité le bénéfice des conventions conclues avec l'un d'eux, l'administration n'a pas à donner son approbation au traité. La Compagnie est seulement tenue de communiquer ce traité au Ministre, afin que celui-ci puisse exercer son droit de contrôle. (C. ap. Amiens, 24 janvier 1852. S. 53. 1. 644; — D. 52. 2. 210; C. ap. Amiens, 24 janvier 1853. S. 53. 2. 44; — D. 54. 2. 221; C. Cas. 22 février 1858. S. 58. 1. 231; — D. 58. 1. 424; C. Cas. 26 novembre 1860. S. 61. 1. 350; — D. 61. 1. 19).

Le Ministre a toujours en effet un droit de contrôle, soit comme conséquence de l'article 53, § 2 du cahier des charges. « L'administration, en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la « plus complète égalité entre les diverses entreprises de « transport dans leurs rapports avec le chemin de fer »,

soit comme conséquence de son droit de connaître toutes les dépenses des Compagnies.

En résumé, le Ministre, en vertu de son droit de contrôle, doit toujours être mis à même de prendre connaissance des traités de correspondance et de réexpédition. Le rôle du Comité consultatif des chemins de fer est alors de proposer au Ministre d'adresser des observations ou interdictions aux Compagnies, ou simplement de prendre acte de la teneur des traités.

Parfois le Comité devra proposer au Ministre d'utiliser son droit de veto : ceci aura lieu pour les traités qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Mais, jamais le Ministre n'aura un droit de fixation des taxes et de leurs conditions d'application analogue à celui qu'il possède lorsqu'il s'agit de factage et de camionnage.

Tel est le premier intérêt de la distinction entre ces deux catégories de services.

La seconde différence, entre le factage et le camionnage d'une part, et la correspondance et la réexpédition d'autre part, est une conséquence de la première différence établie ci-dessus.

Voici en quoi elle consiste. L'article 52 du cahier des charges est spécial au factage et au camionnage. D'autre part, l'article 53 du cahier des charges a été rédigé uniquement en vue des services de correspondance et de réexpédition. S'il était possible d'avoir quelques doutes à cet égard, l'incertitude serait rapidement dissipée par l'étude de l'historique de l'article 53 du cahier des charges. Nous l'indiquerons très sommairement.

On trouve l'origine de cet article dans l'article 5 de la loi du 7 juillet 1838, voté sans discussion à la Chambre

des pairs, sur le rapport du comte Daru (*Moniteur* 5 juillet 1838, p. 1887, col. 2). « Cet article a été introduit par  
« suite d'une réclamation des entreprises de messa-  
« gerie...,.

« Dès que le chemin de Paris à Orléans sera ouvert à  
« la circulation, toutes les voitures publiques qui parcou-  
« rent la ligne entière tomberont; le point de départ des  
« diligences allant à Nantes, Bordeaux, Lyon et Toulouse  
« ne sera plus Paris, mais bien Orléans... Or, si la Com-  
« pagnie de chemin de fer s'associait à une des entre-  
« prises... ce serait ruiner les entreprises rivales. Le mo-  
« nopole s'étendrait au delà des limites même du che-  
« min de fer, pour troubler les conditions naturelles des  
« diverses industries de transport. »

L'article 5 de la loi du 7 juillet 1838 a été abrogé et remplacé par l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845 (chemin de fer de Paris à la Belgique), loi dont le titre VII renferme des dispositions générales applicables à toutes les Compagnies de chemins de fer.

Ce nouveau texte a substitué à l'interdiction absolue de faire, avec des entreprises de transport, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes, une réglementation moins rigoureuse toujours destinée à écarter les inconvénients d'un monopole des Compagnies au delà de la voie ferrée.

L'article 53 du cahier des charges reproduit le sens de cet article 14 de la loi du 15 juillet 1845, auquel d'ailleurs il se réfère. En un mot l'article 53 du cahier des charges a été rédigé en vue des grandes entreprises de correspondance et de réexpédition, appelées autrefois services de diligence ou de roulage, mais nullement en vue du factage

et du camionnage, industries créées depuis l'organisation des transports par chemins de fer.

Nous insistons sur cette distinction entre les objets des articles 52 et 53 du cahier des charges, car la Cour de Cassation et, à sa suite, l'administration ont commis une regrettable confusion dans les applications de ces articles.

On peut le constater dans un arrêt de la Cour de Cassation du 22 août 1883 (L. F. p. 212, v. 1883). L'article 53 du cahier des charges est appliqué par l'arrêt à une question de camionnage. (Voir aussi : C. Cas, 27 juin 1893, L. F. p. 182, v. 1893.)

Un arrêté ministériel, du 12 mai 1883 (L. F. v. 1883, p. 200), commet la même confusion.

Nous signalerons en dernier lieu, et, sans nous y arrêter, car cela sort de notre sujet, une troisième différence entre les camionneurs et facteurs agissant pour le compte et sous la seule responsabilité des Compagnies, et les entrepreneurs de réexpédition et correspondance.

Un arrêt au contentieux du 4 avril 1873 (L. F. p. 212, v. 1874) décide que les camionneurs et facteurs, dont nous venons de parler, exercent la profession de voiturier à plusieurs équipages et paient patente en conséquence. Les entrepreneurs de correspondance et réexpédition sont classés, au point de vue de la patente, comme exerçant la profession de commissionnaires de transport par terre.

Le caractère des traités de correspondance et de réexpédition étant de ne procurer aucune recette directe aux Compagnies de chemins de fer et de ne donner lieu à aucune taxe fixée par le Ministre, il n'y a point là de frais accessoires à étudier et nous ne nous occuperons pas plus longtemps des correspondances et réexpéditions. Il était

toutefois nécessaire de préciser la distinction faite par la pratique entre ces services et le camionnage et le factage.

Il est à souhaiter que toutes les Compagnies, celle de l'Ouest en particulier, tiennent compte de ces différences de noms dans la publication de leurs tarifs.

Nous parlerons maintenant d'un autre genre de service, analogue au factage, mais qu'aucun texte de loi ne classe sous cette dénomination.

Le transport des bagages des voyageurs, en dehors de la circulation sur la voie ferrée, n'est pas considéré comme factage. La raison nous paraît être celle-ci : c'est que les voyageurs font le plus souvent transporter leurs colis par des personnes étrangères aux Compagnies de chemins de fer. Cependant les Compagnies dans les stations les plus importantes de leur réseau organisent des services de voitures, omnibus ou commissionnaires spécialement affectés au transport des voyageurs ou des bagages.

Ainsi, à Paris, la Compagnie d'Orléans a établi, sous le nom de factage, le transport des bagages à domicile. Il y a trois modes, au choix du public : le factage ordinaire, le factage accéléré, les sous-facteurs.

Un service d'enlèvement à domicile et d'enregistrement à l'avance des bagages fonctionne actuellement pour les gares de l'Est, de l'Ouest et de l'État (Saint-Lazare et Montparnasse), du Nord et de Lyon à Paris. La Société Française des « voyages Duchemin » a été chargée de l'entreprise.

Le tarif est fixé, d'après le poids, à raison de 0 fr. 30 par fraction de 10 kilos (minimum 2 fr. 50) et de 0 fr. 15 par fraction de 10 kilos pour les poids supplémentaires à 500 kilos. Le service comprend la descente au domicile et



le chargement des bagages, leur transport à la gare, la manutention et les formalités du pesage, etc.

Un service semblable fonctionne dans les villes suivantes : Aix-les-Bains, Cannes, Dieppe, Genève, Le-Havre, Hyères, Lille, Marseille, Menton, Nice, Rouen, Trouville-Deauville, Vichy.

Enfin, à Paris, les voyageurs peuvent faire transporter à domicile leurs bagages à l'arrivée de tous les trains des grandes lignes, aux gares de Paris-Lyon et Saint-Lazare. Le tarif est fixé d'après le poids, à raison de 0 fr. 30 par 10 kilos, (minimum 1 franc) et à 0 fr. 10 par 10 kilos pour les poids supplémentaires à 500 kilos.

Dans les gares, les Compagnies ont des agents et un matériel destiné au départ à aider les voyageurs à transporter leurs colis dans les salles où doivent avoir lieu l'enregistrement et le pesage, préliminaires de tout transport sur la voie ferrée.

De même à l'arrivée, des employés offrent, sans avoir le droit de l'imposer, leur concours aux voyageurs pour le transport des bagages, soit jusqu'à la sortie de la gare, soit parfois jusqu'au domicile.

Tous ces services rendus au public sont rémunérés, selon les cas, par une somme fixée dans un tarif, ou par un simple pourboire, car toute peine mérite salaire.

Les arrêtés sur les frais accessoires n'accordent aux Compagnies de chemins de fer aucune taxe spécialement affectée à la rétribution de ce travail.

En général, les Compagnies organisent librement ces services et elles les confient à leurs agents ou à des concessionnaires. Pour soutenir que le Ministre n'a pas à intervenir dans la fixation de ces taxes, on peut donner la raison suivante : les frais faits par les Compagnies pour les

voitures, omnibus de ville, commissionnaires, transportant les voyageurs ou leurs bagages, sont considérés comme des dépenses d'exploitation.

Les recettes de ces services sont déduites des dépenses correspondantes et l'excédent des dépenses figure seul dans les comptes des Compagnies.

Si les recettes excèdent les dépenses, on les fait encore figurer au compte des dépenses d'exploitation, mais sous forme de dépenses négatives.

Aussi longtemps que les Compagnies n'ont fait que des essais de services de voitures, omnibus et commissionnaires, on pouvait admettre qu'il y avait là seulement une question de frais d'exploitation. Mais lorsque les Compagnies ont établi des services définitifs, lorsque les expériences se sont transformées en coutumes, les taxes auraient dû être soumises à l'approbation du Ministre. Nous ne voyons pas, en effet, de motif de distinguer entre les prix perçus par une Compagnie pour le transport des bagages d'une part, ou des colis en grande vitesse d'autre part, du domicile à la gare et de la gare au domicile. Plusieurs avis du Comité consultatif des chemins de fer viennent à l'appui de cette opinion, sans toutefois trancher nettement la question de principe.

Ce sont les taxes à percevoir par les sous-facteurs, pour le transport des bagages à domicile, qui ont donné lieu à des rapports au Comité.

Les fonctionnaires du contrôle de l'exploitation technique déclarent que les taxes perçues de ce chef doivent être soumises à l'approbation de l'administration supérieure.

Les Compagnies intéressées font les observations suivantes : Il ne s'agit pas là d'une opération faite pour le

compte des Compagnies ; celles-ci n'encaissent aucune part de la somme perçue par les sous-facteurs. D'ailleurs, comme aucune taxe n'était autrefois prévue, on traitait de gré à gré. Dans ces conditions, peut-être l'administration supérieure pourrait-elle reconnaître que ces mesures locales ne comportent pas l'homologation ministérielle.

Une décision ministérielle a été prise pour les sous-facteurs des gares du Nord et de l'Ouest à Paris.

La question ayant été soulevée pour Boulogne, une décision ministérielle fut également prise sur les conclusions du rapporteur au Comité consultatif. Cependant celui-ci était loin d'être affirmatif sur la question de principe, « puisque, disait-il, il ne s'agissait ni d'une taxe « tombant sous l'application de l'article 44 de l'ordonnance de 1846, ni d'un tarif de correspondance ou de « factage proprement dit... »

Mais, il lui paraissait que la situation privilégiée des sous-facteurs justifiait une réglementation et alors la compétence ministérielle s'imposait, puisqu'elle est de droit commun pour tous les services rattachés aux chemins de fer. Son principal argument fut, semble-t-il, que les tarifs des sous-facteurs, pour les gares du Nord et de l'Ouest, à Paris, ayant été homologués (il aurait fallu dire « fixés »), il y avait lieu de conclure à la « fixation » des taxes par le Ministre.

En 1895, le Comité consultatif a adopté les conclusions de son rapporteur pour les sous-facteurs de la Compagnie du Nord, à Lille. Celui-ci proposait au Comité d'émettre un avis conforme aux précédents, parce qu'il y avait chose jugée et que l'approbation ministérielle ne pouvait causer préjudice à la Compagnie. Cette solution paraît devoir être généralisée.

§ IV. — Nous venons d'indiquer les opérations appartenant au factage et au camionnage et celles qui n'en font point partie, à tort ou à raison.

Nous suivrons dans notre étude des services rémunérés par les taxes du factage et du camionnage l'ordre naturel des faits. Nous examinerons d'abord les opérations au départ, puis celles à l'arrivée. Nous exposerons les règles communes aux deux services, puis les règles spéciales à chacun d'eux, s'il s'en présente.

Nous parlerons de l'unification des conditions d'application des tarifs et nous terminerons par l'examen des taxes.

## SECTION II. — Factage et camionnage au départ.

§ I. — Il résulte de l'article 52 du cahier des charges que le factage et le camionnage au départ, c'est-à-dire du domicile de l'expéditeur jusqu'à la gare, sont des services facultatifs pour les Compagnies.

On trouve à l'appui un grand nombre d'arrêts de la Cour de Cassation. Nous nous contenterons d'en citer quelques-uns. (C. Cas. 30 mars 1863. S. 63. I. 252; P. 63. 844; D. 63. I. 178; C. Cas. 20 mai 1865. S. 65. I. 338; P. 65. 993; D. 65. 5. 72; C. Cas. 15 juillet 1874. S. 74. I. 443; P. 74. I. 115; D. 75. I. 171; C. Cas. 22 août 1883. S. 84. I. 34; P. 84. I. 55; D. 84. I. 233.)

L'article 52, § 1 et 2, ne s'applique qu'au transport des marchandises de la gare d'arrivée au domicile et il spécifie les limites au delà desquelles le camionnage ou le factage cessent d'être obligatoires et deviennent facultatifs.

De là est née la question suivante : le camionnage et le

factage facultatifs pour les Compagnies appartiennent-ils à la catégorie des frais accessoires fixés annuellement par le Ministre?

§ II. — La solution affirmative a été donnée par un arrêt de la Cour de Cassation, (20 mai 1865. S. 65. 1. 388; D. 72. 5. 72; P. 1865. 993.)

« L'article 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846,  
« dit M. Picard, vol. 4, p. 57, est en effet conçu dans les  
« termes les plus généraux et interdit sous les peines  
« portées à l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, toute  
« perception de taxes non autorisée par le Ministre des  
« Travaux publics.

« D'autre part, le § 3 de l'article 52 du cahier des  
« charges prescrivant la fixation, par l'administration, des  
« tarifs de factage et de camionnage s'applique à tous les  
« cas prévus par les deux premiers paragraphes, c'est-à-  
« dire au cas de service facultatif comme au cas de ser-  
« vice obligatoire. Ainsi que l'a rappelé la cour suprême  
« dans les motifs de son arrêt, s'il en était autrement, les  
« Compagnies pourraient abuser de leur situation, dé-  
« truire les entreprises concurrentes par un avilissement  
« des prix et tenir ensuite le public à leur discrétion. »

Le second argument appuyé sur l'article 52 § 3 du cahier des charges ne nous paraît pas avoir été jamais contesté sérieusement.

Il n'en est pas de même du raisonnement fondé sur l'article 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846. Aux termes d'un arrêt de la Cour de Cassation, postérieur à celui cité par M. Picard, cet article 44, portant qu'aucune taxe de quelque nature qu'elle soit ne pourra être perçue qu'après l'homologation du Ministre des Travaux publics,

est uniquement applicable aux transports par chemins de fer. (C. Cas., journ. Palais 76, p. 292.)

Il nous semble que la première jurisprudence de la Cour de Cassation était meilleure et plus conforme à l'esprit du rédacteur de l'ordonnance. Cet article 44, ainsi que cela ressort de son texte même, a été rédigé dans un but général. Les mots « aucune taxe de quelque nature qu'elle soit » font bien présumer que le rédacteur prévoyait l'éventualité de plusieurs espèces ou natures de recettes par les Compagnies ; en premier lieu, les prix de transport sur la voie ferrée ; en second lieu, les prix des services accessoires, au nombre desquels, ainsi que nous l'avons vu, le camionnage et le factage sont placés par le cahier des charges. Il y a un article général prenant soin de déclarer qu'aucune taxe ne pourra être perçue sans autorisation du Ministre, puis plusieurs cas particuliers sont énoncés. Cela ne restreint pas la formule ; bien au contraire, les exemples donnés prouvent que les rapporteurs avaient visé les prix à percevoir par les Compagnies même en dehors de ceux du transport par voie ferrée.

L'opinion de M. Picard ainsi que les arguments donnés à l'appui semblent donc rigoureusement exacts.

Les services de camionnage et de factage facultatifs nous apparaissent comme des services secondaires accessoires du service obligatoire. Il est très naturel de soumettre l'accessoire aux mêmes règles que le principal et en particulier les taxes du camionnage et du factage facultatifs à la fixation ministérielle.

Nous avons déjà vu la même question se poser à propos du magasinage au départ. La solution admise



pour le camionnage et le factage corrobore celle donnée précédemment pour le magasinage.

La question de savoir si les taxes sont subordonnées au droit de fixation (transformé souvent, en fait, en une simple approbation) du Ministre n'est pas sans intérêt pratique.

Une première conséquence de cette règle, c'est que les taxes de camionnage et de factage étant régulièrement approuvées ou fixées, les Compagnies ne peuvent les modifier par des conventions particulières. Les expéditeurs ou destinataires ne peuvent, d'autre part, refuser de payer la taxe du tarif, sous quelque prétexte que ce soit, par exemple, en donnant pour motif de leur refus, que les Compagnies avaient perçu antérieurement des taxes moindres. (C. Cas. 26 juillet 1871, S. 71. I. 58; P. 71. I. 74; D. 71. I. 234.)

Le Ministre a utilisé parfois son droit souverain de fixation des taxes pour forcer les Compagnies à modifier les traités de camionnage et de factage, en vertu desquels elles avaient concédé ces services à des intermédiaires. Le rôle du Ministre est d'intervenir dans les questions de chemins de fer, toutes les fois que les Compagnies concessionnaires pourraient, grâce à leur situation spéciale, porter préjudice à des industries privées, et cela alors même que les Tribunaux auraient jugé qu'il n'y avait pas acte de concurrence déloyale (C. d'ap. Rennes 27 juillet 1889, L. F. p. 106, 1893).

Ainsi le Ministre, dans une dépêche du 24 mai 1890 (L. F. 1890. p. 160), invita l'administration des chemins de fer de l'État et les Compagnies de l'Ouest et d'Orléans, à réviser plusieurs traités pour le service du camionnage et du factage à Angers.

Les entrepreneurs attitrés des Compagnies étaient tenus, dans leur service obligatoire, de se conformer au tarif fixé par le Ministre, mais ils étaient libres, en dehors de ce service, d'opérer au nom et pour le compte des particuliers, de débattre avec eux leurs conditions de prix, et de consentir telle réduction que bon leur semblait.

Cette faculté de percevoir des prix inférieurs à leurs traités permettait aux entrepreneurs de factage et de camionnage des Compagnies de faire une libre concurrence aux autres entrepreneurs : et ceux-ci n'avaient pas le bénéfice des traités passés avec les Compagnies.

Les Compagnies ayant refusé de modifier leurs traités, le Comité consultatif des chemins de fer fut appelé à donner un nouvel avis.

« Considérant que, dans leurs observations, les administrations de chemins de fer intéressées se bornent à  
« invoquer un arrêt de la Cour d'appel de Rennes, duquel  
« il résulte que la profession de camionneur libre n'est pas  
« incompatible avec l'entreprise du camionnage des Compagnies de chemins de fer ; que dans son avis sus-visé  
« du 16 avril 1890, le Comité, sans contester ce point de  
« droit, avait simplement fait observer qu'en fait il serait  
« préférable d'interdire aux entrepreneurs du camionnage  
« du chemin de fer à Angers, de faire des transports à  
« prix débattus de ou pour la gare, pour le compte de  
« leurs clients, qu'il résulte du dossier qu'aucune tentative  
« n'a été faite dans ce sens, a déclaré maintenir sa précédente délibération. »

Une lettre ministérielle du 7 janvier 1891 (L. F. p. 105, v. 1893) pria les Compagnies d'engager immédiatement des négociations avec les entrepreneurs de leurs services de factage et de camionnage, en vue de les amener à

accepter, dans les traités relatifs à ces services, la clause restrictive leur interdisant de percevoir des prix inférieurs à leurs traités, ou tout au moins à consentir un abaissement des tarifs, et cela sous peine du retrait de l'approbation donnée à ces traités.

Les Compagnies durent se soumettre et la difficulté fut résolue, grâce au consentement donné par les entrepreneurs à un abaissement de taxes.

Au lieu de consentir, avec l'agrément des Compagnies, des diminutions de prix, des camionneurs ou facteurs indéliçats réclament parfois aux expéditeurs ou destinataires des marchandises, dont ils effectuent le transport, une rémunération supérieure à celle du tarif. La Cour d'appel de Rennes a jugé que si pour obtenir la remise des sommes perçues indûment, un camionneur ou facteur ne se contente pas d'affirmer qu'elles lui sont dues, mais les inscrit comme dues ou comme perçues, soit sur les registres, soit sur les récépissés imprimés émanant de la Compagnie, et qui sont présentés ou remis à celui qui paie, les trois caractères exigés par la loi pour constituer le délit d'escroquerie se trouvent réunis. Il y a, en effet, en pareil cas :

1° Une certaine mise en scène destinée à donner force et crédit à un mensonge ;

2° Les manœuvres frauduleuses ont pour but de persuader aux victimes qu'elles sont débitrices de sommes qu'elles ne doivent pas, à savoir la différence entre le prix réel et le prix réclamé ;

3° A l'aide de perceptions illicites, les prévenus s'emparent de partie de la fortune d'autrui. (13 novembre 1894. C. ap. Rennes. L. F. 1895, p. 24.)

§ III. — Bien que le service facultatif de camionnage et factage et le service obligatoire soient, au point de vue de la fixation des taxes, administrativement assimilés (voir par exemple, une circulaire ministérielle du 24 septembre 1880) (1), il est impossible d'admettre pour le premier le régime de privilège admis, comme nous le verrons, pour le second.

Il est vrai que les taxes du factage et du camionnage au départ étant ordinairement les mêmes que celles du factage et du camionnage à l'arrivée, les Compagnies se contentent de dresser un seul tableau de taxes qu'elles soumettent à l'approbation ministérielle. Mais il n'en est pas toujours ainsi.

Les taxes de factage et camionnage, pour l'enlèvement des marchandises à domicile, ne sont pas nécessairement fixées en même temps que les taxes de ces opérations obligatoires à l'arrivée.

Il y en a un exemple important.

L'administration des chemins de fer de l'État a des taxes différentes dans les deux cas. Tel est le motif pour lequel nous sommes conduits à faire une étude séparée de chacun de ces deux services et à suivre le plan dont nous avons tracé les grandes lignes.

§ IV. — Lorsqu'un expéditeur veut faire transporter ses marchandises par chemins de fer, il doit commencer par les faire conduire à la gare de grande vitesse ou à celle de petite vitesse.

(1) Cette circulaire invite les Compagnies à faire connaître au Ministre les motifs pour lesquels elles suppriment les traités de camionnage ou de factage dans telle ou telle localité, L. F. p. 268, v. 13.

Aucune prescription du cahier des charges, avons-nous dit, n'impose aux Compagnies l'obligation de faire le camionnage ou le factage depuis le domicile jusqu'à la gare. En principe, ce transport des colis incombe à l'expéditeur. Celui-ci peut pratiquement user de plusieurs procédés différents. Ou bien il conduit lui-même ses colis, ou il les fait conduire par un personnel étranger aux Compagnies, ou bien il les fait camionner par les agents de la Compagnie, ou enfin il les remet à un bureau de ville, quand il en existe, et la Compagnie de chemins de fer accomplit le transport jusqu'à la gare.

On donne le nom de « bureau de ville » à des locaux ouverts par les Compagnies, à une certaine distance des gares, dans les grands centres, afin de permettre au public d'y présenter les marchandises à expédier sans avoir l'ennui de les porter jusque dans les gares de marchandises souvent fort éloignées. Les colis sont immédiatement pesés et enregistrés par les agents des Compagnies chargés du service.

Les Compagnies ont le droit d'avoir ces bureaux de ville. Un arrêt de la Cour d'Amiens, 21 janvier 1853, et trois arrêts de la Cour de Cassation, 24 mai 1869, 17 mai 1870, 6 décembre 1876, ont implicitement reconnu la légalité de leur existence. De plus, ils ont été autorisés par les arrêtés ministériels portant homologation (il aurait mieux valu dire fixation) des tarifs supplémentaires du transport de ces bureaux à la gare.

1° Dans la première hypothèse, celle du camionnage ou du factage accomplis par l'expéditeur ou par des entrepreneurs étrangers aux Compagnies de chemins de fer, le service ayant lieu en dehors du concours des Compagnies, nous n'avons pas à en parler.

Nous nous bornerons à rappeler une fois encore la liberté des Compagnies et des expéditeurs. Ceux-ci ne sont nullement forcés de recourir au camionnage ou factage organisés facultativement par les Compagnies (arg. art. 52 *in fine*. Cahier des charges).

C'est une application des précautions prises pour limiter la puissance des grandes Compagnies et protéger les industries particulières placées dans une situation moins favorable.

2<sup>o</sup> La seconde hypothèse est celle dans laquelle l'expéditeur s'adresse à une Compagnie de chemins de fer, pour confier à celle-ci le transport des colis depuis le domicile jusqu'à la gare. La question est alors de savoir si les Compagnies sont tenues d'enlever au domicile de l'expéditeur les marchandises dont celui-ci veut leur confier le transport. La Cour de Cassation a donné une réponse négative en 1874 ; d'après elle, l'article 52 du Cahier des charges ne parle que de l'obligation de la remise au domicile du destinataire et non de l'enlèvement. Par suite, une Compagnie ne peut-être condamnée à des dommages-intérêts, pour avoir refusé de camionner des marchandises au départ.

On objecte vainement que l'on doit considérer ce silence au sujet de l'enlèvement à domicile comme omission ou comme stipulation jugée inutile, l'enlèvement pouvant être considéré comme le corollaire de la remise.

Puisqu'aucune disposition du cahier des charges n'impose aux Compagnies l'obligation d'enlever les marchandises au domicile des expéditeurs, ce service est purement facultatif, tandis que celui de la remise des marchandises au domicile du destinataire est absolument



obligatoire. (C. Cas. 15 juillet 1874. L. F. p. 233. v. 7. S. 74. I. 443 ; P. 74. I. 415. D. 75 ; I. 471.)

Cette faculté reconnue aux Compagnies par la Cour de Cassation ne doit pas être admise sans une restriction importante. L'opinion de la Cour suprême paraît contestable à plusieurs auteurs. Le camionnage et le factage au départ devraient, selon eux, participer au caractère de la concession de l'exploitation de la voie ferrée, et être soumis à la règle de l'égalité de traitement qui s'impose comme contre-poids de la situation exceptionnelle des Compagnies de chemins de fer. « Nous avons vu, dit à ce propos, « M. Picard, que l'administration et l'autorité judiciaire « ont assimilé les taxes de factage et de camionnage au « départ aux taxes analogues pour le transport de la gare « d'arrivée au domicile du destinataire, qu'elles leur ont « attribué force obligatoire au regard des Compagnies et « du public. Ne s'ensuit-il pas qu'elles ont envisagé le « service lui-même comme une annexe de la concession ? »

Cette opinion est logique, les Compagnies sont libres d'organiser ou de ne pas organiser le factage et le camionnage du domicile à la gare, voilà toute la liberté accordée par le cahier des charges. Mais, dès que les Compagnies ont créé un service, elles doivent le mettre à la disposition de tous, sans accorder aucune faveur, conformément au grand principe d'égalité de traitement auquel il ne doit pas être dérogé ni directement, ni indirectement.

En conséquence, si elles veulent supprimer le factage ou le camionnage au départ, elles doivent le supprimer pour tous sans distinction de personnes.

Afin d'assurer les opérations du factage ou du camionnage au départ, tantôt les Compagnies organisent ces ser-

VICES elles-mêmes, tantôt elles passent des traités avec des entrepreneurs qui se chargent des transports en dehors de la voie ferrée.

Si les Compagnies font elles-mêmes le factage ou le camionnage, elles ont toute liberté pour organiser ces services. Elles utilisent les moyens et les voies de transport qui leur conviennent ; elles emploient hommes, chevaux et voitures ; elles peuvent même se servir de leurs wagons et de leur voie de fer lorsqu'elles y trouvent avantage. Ainsi, le principe de libre concurrence ne s'oppose pas à ce que les Compagnies qui ont dans une ville plusieurs gares reliées entre elles par la voie ferrée se servent de cette voie ferrée, si bon leur semble, pour opérer le camionnage des marchandises qui leur sont confiées, soit au départ, soit à l'arrivée, pourvu qu'elles exigent le prix à elles administrativement accordé pour le camionnage ou le factage. (C. Cas. 22 août 1883, S. 84. I. 34 ; P. 84. I. 55 ; D. 84. I. 233 ; C. Cas. 23 avril 1884, S. 84. I. 290 ; P. 84. I. 698 ; D. 84. I. 233 ; L. F. v. 47, p. 167.)

La grande diversité des dépenses de détail pour l'organisation de services de factage et de camionnage, leurs variations, conséquences nécessaires des différences de ressources des villes, rendent impossible ou tout au moins difficile l'établissement de taxes uniformes pour toute la France, taxes dans la fixation desquelles il ne serait pas tenu compte des variations locales de cet élément, le prix de la main-d'œuvre. De là, ainsi que nous le verrons, des tableaux de taxes, longs et compliqués.

Dans les cas où les Compagnies traitent avec des entrepreneurs, elles ne peuvent naturellement concéder à ceux-ci plus de droits qu'elles n'en ont elles-mêmes.

Les traités sont soumis à l'approbation du Ministre des

travaux publics, car celui-ci doit toujours exercer son droit de fixation souvent ramené à une simple approbation.

Le Comité consultatif des chemins de fer est appelé à donner son avis sur les contrats nouveaux ou sur ceux qui sont renouvelés avec modifications.

En vertu de ces traités, les entrepreneurs sont chargés d'effectuer tantôt toutes les opérations de factage et de camionnage, tantôt le camionnage ou le factage de certaines marchandises désignées spécialement.

Parfois les Compagnies adoptent cette seconde combinaison spéciale pour créer une concurrence efficace à d'autres entreprises de transport. Sous les apparences d'un traité de factage et de camionnage stipulé dans les termes de l'article 53 du cahier des charges, elles opèrent indirectement un abaissement de tarif sur la voie ferrée, abaissement qu'elles ont un intérêt actuel à ne pas faire directement et que, d'ailleurs, elles ne pourraient faire qu'en se conformant aux conditions prescrites par l'article 48 du cahier des charges.

Afin d'atteindre leur but, elles font avec un entrepreneur de camionnage ou de factage, un traité par lequel elles assurent à celui-ci un prix de transport par tonne des marchandises désignées, au moins égal à celui des autres entrepreneurs. Sur ce prix les destinataires ne paient qu'une fraction, et le surplus, complément du prix de transport garanti, est remboursé par les Compagnies à leur entrepreneur. Cette réduction sur les frais de camionnage en faveur des destinataires équivaut à un abaissement des tarifs sur le parcours de la voie ferrée, et les autres transporteurs se trouvent dépossédés de leurs relations commerciales par suite du fonctionnement de ces traités.

Les tiers lésés ne peuvent cependant en pareil cas,

d'après la Cour de Cassation, intenter une action en dommages et intérêts contre les Compagnies lorsque les traités ont été approuvés par le Ministre. (C. Cas. 15 novembre et 17 décembre 1871 S. 71. I. 205 ; P. 71. 624 ; D. 71 I. 296.)

La tendance de l'administration est de faire disparaître dans les traités de camionnage les réductions de prix dont nous venons d'indiquer la répercussion sur les tarifs de transport par voie ferrée.

Une circulaire ministérielle du 27 juin 1887 constatait l'existence de 437 traités contenant des clauses exceptionnelles du genre de celle que nous venons de signaler. Appelé à examiner la question de savoir s'il y avait lieu de procéder à une révision générale de ces traités, des objections s'étant élevées à plusieurs reprises contre leur approbation, le Comité consultatif des chemins de fer émit l'avis suivant :

« Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'aucune  
« des clauses insérées dans les traités de factage, de  
« camionnage ou de correspondance n'est de nature à  
« exiger la révision immédiate des 437 traités de cette  
« nature actuellement en vigueur ; mais que quelques-  
« unes des clauses signalées ne devraient pas être admises  
« dans les traités qui seront, à l'avenir, soumis à l'appro-  
« bation de l'administration, ni maintenues dans les traités  
« à renouveler ou dans ceux dont l'exécution se poursuit  
« par voie de tacite reconduction, sans qu'elle ait été  
« autorisée en vertu d'une clause expresse ; en ce qui  
« concerne notamment les clauses ayant pour objet d'in-  
« sérer dans les tarifs des services de correspondance,  
« une réduction spéciale, exclusivement applicable au  
« transport des voyageurs ou des marchandises à desti-

« nation ou en provenance de certaines stations, réduction  
« compensée par une subvention proportionnelle accordée  
« par la Compagnie du chemin de fer à son correspon-  
« dant :

« Considérant que ces clauses ayant pour objet de  
« réduire indirectement les taxes perçues pour le trans-  
« port par chemin de fer, en affectant une partie déter-  
« minée de ces taxes à couvrir les frais de transport sur  
« routes, ne peuvent être approuvées que sous forme de  
« *tarifs communs* après accomplissement des formalités  
« prévues par l'ordonnance du 13 novembre 1846 et  
« lorsque des circonstances exceptionnelles justifient la  
« création de ces tarifs communs :

« Considérant, d'ailleurs, qu'aucune clause ayant le  
« caractère soit de tarif de provenance, soit de faveur  
« spéciale pour certaines catégories de personnes, telles  
« que les agents des Compagnies, ou établissant des dis-  
« tinctions entre les avantages faits, d'une part, aux por-  
« teurs de billets simples, et, d'autre part, aux porteurs  
« de billets aller et retour, ou permettant des faveurs  
« arbitraires dans la perception des taxes accessoires pour  
« formalités de régie ou d'octroi, ne doit, en règle géné-  
« rale, figurer dans les traités de correspondance, a émis  
« l'avis :

« Qu'il y a lieu d'inviter les Compagnies à tenir compte  
« des observations qui précèdent dans la rédaction des  
« traités qu'elles auront à soumettre à l'avenir à l'appro-  
« bation du Ministre, et de leur rappeler que tout traité  
« de correspondance qu'elles entendent proroger au-delà  
« de la date fixée par son expiration doit être de nouveau  
« soumis à son approbation. »

Le Ministre approuva cet avis et invita les Compagnies à se conformer strictement à cette décision.

3<sup>o</sup> La troisième hypothèse à étudier est celle du factage ou camionnage avec utilisation des bureaux de ville. Ces bureaux sont en général desservis par les employés des Compagnies. Celles-ci pourraient également traiter avec un entrepreneur et lui donner une certaine somme pour l'entretien du bureau, seulement il ne faudrait pas que, sous une forme ou sous une autre, la personne chargée du bureau devint expéditrice, car alors les Compagnies, en remettant un tant pour % des prix des expéditions à cette personne lui accorderaient indirectement une prime ou diminution de taxes et violeraient ainsi la règle de l'égalité qui doit toujours exister entre les expéditeurs. (C. Cas. 17 novembre 1869, S. 70. I. 110 ; P. 70. 262 ; D. 71. I. 114.)

A Paris, les bureaux de ville ont pris une physionomie particulière depuis peu de temps. Ceci est dû à l'influence du Ministre dont nous citerons la circulaire du 26 novembre 1889 aux administrateurs de Compagnies de chemins de fer, afin de permettre d'apprécier les progrès réalisés.

« Messieurs, mon attention a été appelée sur les inconvénients résultant des divers systèmes adoptés par les Compagnies de chemins de fer pour les services de factage et de camionnage dans Paris et plus particulièrement pour l'enlèvement à domicile des marchandises de G. V. des petits paquets et des colis postaux.

« L'enquête à laquelle j'ai fait procéder à ce sujet par les fonctionnaires du Contrôle m'a donné lieu de reconnaître le bien fondé, en ce qui concerne le factage, des réclamations qui m'avaient été adressées.



« Il a été en effet constaté que les Compagnies du Nord, « de la Méditerranée et d'Orléans effectuent le factage des « petits paquets et des colis postaux, depuis le domicile « de l'expéditeur jusqu'à la gare ; que la Compagnie de « l'Ouest agissant tant pour elle que pour le réseau de « l'Etat ne le fait en principe que de ses bureaux de ville « à la gare, et ne recueille les petits colis à domicile « qu'accidentellement ; que la Compagnie de l'Est enfin « n'opère ce transport ni pour les petits paquets, ni pour « les colis postaux, ni même en général pour les marchan- « dises de G. V. qu'elle ne consent à prendre à domicile « que par envoi de 1.000 à 2.000 kilos à la fois.

« Il m'a paru qu'il convenait de faire disparaître de « semblables anomalies et de rechercher les moyens d'ob- « tenir une uniformité désirable à tous égards.

« J'ai en conséquence soumis l'affaire au Comité consul- « tatif des Chemins de fer qui l'a examinée au double « point de vue signalé plus haut (factage et camionnage « pour l'enlèvement des marchandises à domicile dans « Paris).

« Le Comité,

« Considérant qu'en ce qui concerne la P. V. l'obliga- « tion qui résulte des tarifs homologués d'assurer cet « enlèvement ne fait doute pour aucune Compagnie, « qu'ainsi il n'y a pas lieu à intervention de l'adminis- « tration sur ce point. En ce qui concerne la G. V., con- « sidérant que pour les Compagnies du Nord et d'Orléans « l'obligation d'enlever à domicile des colis même isolés « résulte clairement de la fixation d'un prix spécial, que « le tarif de la Compagnie du Nord serait plus clair si, « au lieu de faire figurer dans son tarif général de fac- « tage (parmi toutes les autres villes y mentionnées),

« « Paris » avec diverses notes explicatives, la Compagnie  
« insérait *in extenso* au recueil Chaix le « tarif particu-  
« lier pour le factage dans Paris » :

« Considérant que pour la Compagnie du P. L. M. l'obli-  
« gation d'assurer dans tous les cas l'enlèvement des  
« marchandises à domicile sans augmentation du prix  
« prévu pour le transport des bureaux de ville à la gare  
« résulte de l'intitulé du tarif, qu'il y a lieu dès lors de  
« faire disparaître la disposition exceptionnelle relative  
« au chargement complet de voitures qui n'a pas sa  
« raison d'être :

« Considérant que pour la Compagnie de l'Ouest la  
« même obligation résulte de l'article du tarif relatif aux  
« bureaux de ville en vertu duquel ces bureaux font  
« exécuter les ordres d'enlèvement à domicile sans qu'au-  
« cune taxe spéciale soit prévue pour cette opération ;  
« qu'ainsi il y a lieu d'indiquer en tête du tarif que les  
« prix qui y sont inscrits sont applicables de la gare au  
« domicile *ou du domicile* à la gare :

« Considérant que seule la Compagnie de l'Est n'assure  
« pas l'enlèvement à domicile des petits colis isolés, qu'il  
« y a lieu dès lors d'insister pour que cette Compagnie  
« adopte à cet égard les dispositions analogues à celles  
« qui sont en vigueur sur tous les autres réseaux :

« A émis l'avis qu'il y avait lieu d'inviter les Compa-  
« gnies à modifier leurs tarifs de factage dans le sens des  
« observations qui précèdent.

« D'après cet avis que j'ai approuvé, je vous prie,  
« Messieurs, de me faire connaître dans le plus court  
« délai possible les mesures que vous comptez prendre  
« pour améliorer le service de factage dans Paris, en ce  
« qui touche l'enlèvement des marchandises à domicile. »

Puis la circulaire se termine par une invitation faite aux Compagnies d'ouvrir des bureaux de ville communs.

A la suite de cette circulaire ministérielle qui avait été précédée de deux autres, 28 novembre 1887, 7 décembre 1888, les diverses Compagnies de chemins de fer se sont concertées pour assurer autant que possible la réunion des divers bureaux de ville établis par chacune d'elles dans un même quartier, de telle sorte que le public trouve dans un même local les agents de tous les réseaux aboutissant à Paris.

Cette entente des Compagnies pour l'ouverture des bureaux de factage et de camionnage communs est un exemple des effets utiles produits par l'intervention ministérielle dans l'organisation des services accessoires et peut servir d'expérience pour les réformes à accomplir dans toute la France.

Voici la réponse que faisaient les Compagnies à l'administration : « Quant à la combinaison qui consisterait à « ouvrir les bureaux existants à toutes les expéditions sur « les six réseaux, elle nécessiterait la location de vastes « locaux et les frais seraient hors de proportion avec les « services à rendre. »

Le Ministre fit observer que la nouvelle organisation devait avoir pour conséquence : « Non pas d'augmenter « dans une notable proportion les expéditions, mais simplement d'en modifier la répartition actuelle » ; et il insista pour que les Compagnies saisissent toutes les occasions qui s'offriraient pour améliorer les services des bureaux de ville de Paris.

En fait, cette mise en commun des bureaux des Compagnies ne semble pas avoir été dispendieuse pour les Compagnies, elle est extrêmement appréciée du public.

De nombreux procès ont été intentés soit à Paris, soit en province, contre les Compagnies, à l'occasion des bureaux de ville.

L'objet de la plupart de ces procès était l'admission dans les gares, après l'heure réglementaire de fermeture, des colis provenant de ces bureaux. La question à résoudre était celle de savoir si, en supposant que les bureaux de ville fussent ouverts à tout le monde, certains entrepreneurs avaient le droit de se plaindre de ce que les Compagnies considéraient l'inscription de la marchandise, faite dans un bureau de ville, comme l'équivalent de l'inscription faite dans une de leurs gares, et de ce qu'elles faisaient ensuite conduire la marchandise à la gare par leur service de camionnage, à une heure tardive et presque au moment où les trains allaient partir?

Les expéditeurs désiraient naturellement profiter de ces avantages, cessaient de s'adresser aux agences particulières de camionnage ou de factage et traitaient directement avec les Compagnies. De là des réclamations de la part des agences.

Pour justifier ce traitement privilégié des marchandises déposées dans les bureaux de ville, les Compagnies ont allégué que ces bureaux doivent être assimilés à la gare centrale dont ils ne sont que les succursales établies dans l'intérêt public. Ils servent à centraliser les marchandises et ne peuvent, à aucun point de vue, être assimilés au domicile des expéditeurs. (C. Cas. 24 mai 1869.)

Il en résulte que ces bureaux doivent avoir les mêmes heures d'ouverture et de fermeture que les gares, les colis déposés sont réputés remis immédiatement à la gare centrale : au cas d'expédition en grande vitesse, par exemple, le délai de trois heures pour le départ court du moment

même de la remise au bureau. (C. Cas. 24 mai 1869. S. 69. l. 380. P. 69. 937. D. 69. l. 275.) Lorsque cette remise est effectuée au moment précis de la fermeture, ce n'est qu'après la fermeture que pourra s'effectuer le transport nécessairement immédiat des objets enregistrés à la fin du jour.

En portant les colis de ce bureau à la gare, les Compagnies prétendent accomplir un travail de manutention, analogue à celui qu'elles ont le droit de pratiquer dans l'intérieur des gares, après la fermeture prescrite par les règlements.

Elles ne font pas avec un entrepreneur de transport un traité particulier prohibé par le texte de l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, et par les dispositions de l'article 53 du cahier des charges. Elles font le camionnage par elles-mêmes, c'est-à-dire par leurs agents.

Enfin, les Compagnies proposent un dernier moyen pour légitimer le droit qu'elles prétendent avoir d'ouvrir les gares à leurs camionneurs à des heures exceptionnelles, et pour repousser le régime de la libre concurrence. Elles font observer que la liberté industrielle suppose une réciprocité complète; or, le camionnage facultatif est réglementé par un tarif à l'exemple du camionnage obligatoire. Les Compagnies ne sont pas libres d'abaisser leurs prix comme peuvent le faire les entrepreneurs ordinaires. On ne saurait donc les condamner à subir une concurrence contre laquelle elles ne peuvent se défendre avec les ressources de la liberté illimitée.

Contrairement aux prétentions des Compagnies, il y a plusieurs arguments à faire valoir. Tout d'abord, aucun acte législatif n'a autorisé expressément les Compagnies à créer des bureaux de ville et à les considérer comme des annexes de leurs gares. On s'accorde, il est vrai, à leur

reconnaitre le droit d'ouvrir ces bureaux qui sont très avantageux pour le commerce. Mais si elles en créent, elles doivent y organiser la réception des marchandises, de telle sorte qu'il ne soit porté aucune atteinte à l'égalité à laquelle ont droit tous les entrepreneurs de transport. (C. ap. Lyon, 31 juillet 1874. Trib. com. Toulouse, 20 novembre 1878. L. F. v. 2, p. 49. C. ap. Lyon, 4 août 1884. Bull. 1882. 203; L. F. p. 43, v. 43.)

Ces bureaux de ville, s'ils doivent être assimilés aux gares, dont ils sont des succursales en ce qui touche les rapports des expéditeurs et des Compagnies, ne peuvent l'être en ce qui touche les entrepreneurs de transports dans l'exercice de leur industrie.

En effet, les bureaux de ville sont essentiellement distincts de la gare, puisque le transport des bureaux à la gare donne lieu à la perception d'une *taxe supplémentaire*. En outre, ces bureaux ne sont point obligatoires pour les Compagnies; ils peuvent être supprimés par elles et ne font point partie du domaine destiné à faire retour à l'État, à l'expiration de la concession; l'assimilation ne saurait donc être admise.

De cette assimilation indûment faite par les Compagnies, il résulte au profit des colis provenant des bureaux de ville et au détriment des colis provenant des camionneurs étrangers aux Compagnies *le tour de faveur*, prohibé par les articles 49 et 50 du cahier des charges, et par suite un préjudice pour l'industrie des transporteurs libres.

En effet, si les bureaux de ville demeurent ouverts à tous, au public expéditeur comme aux commissionnaires camionneurs qui peuvent y pratiquer leur groupage, ces derniers obligés de transporter les colis de leur établissement au bureau de ville et astreints à payer la taxe



supplémentaire du bureau à la gare se trouvent, lorsqu'ils veulent bénéficier des avantages de la remise au bureau, placés de fait dans des conditions industrielles qui leur rendent onéreuse la concurrence avec la Compagnie. Si les camionneurs voulaient éviter de passer par l'intermédiaire du bureau de ville, la concurrence contre les Compagnies leur deviendrait plus difficile encore au cas où les prétentions de ces dernières seraient admises. Elles se créeraient une position privilégiée vis-à-vis des autres entrepreneurs de transport de la façon suivante.

Une Compagnie pourrait recevoir, dans un bureau de ville situé à plusieurs kilomètres de la gare, une marchandise apportée à l'heure même ou cette marchandise devrait se trouver à cette gare. La Compagnie aurait un grand avantage sur les autres entrepreneurs de transports, lesquels en recueillant chez les négociants les divers objets destinés à composer leur chargement sont obligés de tenir compte du temps qu'il leur faut pour aller jusqu'à la gare. Donc, les Compagnies feraient un acte de concurrence déloyale en introduisant dans les gares, en dehors des heures réglementaires d'ouverture, des colis pris par elles non seulement au domicile des expéditeurs mais encore dans les bureaux de ville, en expédiant ces colis provenant de leur service de camionnage par des trains partant moins de trois heures après l'introduction de ces colis en gare, et en leur donnant ainsi le tour de faveur prohibé.

Les marchandises apportées par les camionneurs étrangers aux Compagnies n'étant remises que le lendemain, à l'heure de l'ouverture réglementaire de la gare, seraient au contraire expédiées tardivement et cela au grand détriment de ces industriels.

L'entrave apportée à la liberté de l'industrie du camionnage est la même dans le cas où ce sont des agents de la Compagnie qui sont chargés du transport du bureau de ville à la gare, que dans celui où la concession du camionnage est faite à un tiers. Les privilèges que les Compagnies ne peuvent pas concéder à un tiers, elles ne doivent pas se les attribuer à elles-mêmes, lorsqu'elles entreprennent le camionnage et le factage facultatifs. Elles sont alors, nous l'avons déjà dit, dans le cas d'un entrepreneur ordinaire et elles ne peuvent, sans contrevenir à la règle d'égalité ci-dessus posée, s'attribuer une situation privilégiée au détriment des autres camionneurs. Vainement, pour échapper à cette conséquence, les Compagnies cherchent à se prévaloir de ce que pour le service facultatif elles sont soumises au règlement administratif.

Il est vrai que les règlements d'administration publique et l'art. 52 du cahier des charges obligent les Compagnies à faire approuver leurs tableaux de taxes même pour le service facultatif, mais cette circonstance ne change pas la nature du service et ne saurait avoir pour effet de le transformer en monopole, contrairement aux dispositions du cahier des charges. L'intervention de l'autorité supérieure dans l'approbation des taxes a sa raison d'être dans la nature des services auxquels elles correspondent, si les Compagnies avaient le droit d'abaisser les taxes à leur gré, il leur serait facile de détruire la concurrence par l'abaissement des prix de camionnage pour les relever ensuite au préjudice de l'industrie et elles s'assureraient ainsi le monopole des services facultatifs.

Les Compagnies sont libres de faire ou de ne pas faire le camionnage au départ, mais elles ne peuvent le faire

qu'en se conformant aux tarifs fixés par l'autorité supérieure ; cette inégalité apparente vis-à-vis des entreprises libres qui semble résulter de la réglementation des tarifs est compensée par les autres avantages attachés à la constitution des grandes Compagnies.

L'autorité supérieure peut au besoin et selon les cas modifier les tarifs et permettre aux Compagnies de se plier aux nécessités de la concurrence ; ainsi elle peut même, si elle estime qu'il y a un intérêt public, leur accorder l'entrée des gares à des heures exceptionnelles, ou tous autres privilèges qu'elle croit devoir leur concéder.

C'est ce qu'elle a fait, il y a peu d'années, en 1893, afin de donner satisfaction aux réclamations des Compagnies et de faire cesser des contestations fréquentes dont l'exemple le plus intéressant donna lieu aux arrêts du 8 janvier 1886, 6 juin 1890, C. ap. Paris et C. Cas. 27 juin 1893.

L'arrêté ministériel du 12 mai 1883 a créé un privilège pour les Compagnies : il a autorisé l'introduction dans les gares des marchandises en G. V. et en P. V., provenant des bureaux de ville, deux heures après la fermeture réglementaire.

« Art. 1<sup>er</sup>. — Les marchandises reçues dans les bureaux  
« de ville des Compagnies de Chemins de fer, pesées,  
« enregistrées et taxées dans ces bureaux, jusqu'à desti-  
« nation, auront accès dans les gares de départ deux heu-  
« res encore après leur fermeture réglementaire. »

Cet arrêté fut attaqué devant le Conseil d'État. L'arrêt au contentieux déclara que le Ministre avait pris l'arrêté sur la proposition des Compagnies dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés par les cahiers des Charges des dites Compagnies et notamment par l'article 50. Cet

arrêté ne faisait pas d'ailleurs obstacle à ce que les requérants, s'ils se croyaient fondés à soutenir que l'usage de l'autorisation ainsi donnée aux Compagnies portait atteinte aux droits qui leur appartiennent, en vertu du principe de libre concurrence, intentassent une action en justice. (16 janvier 1885, arrêt au contentieux, L. F. p. 20 v. 48.)

Nous avons dit que la Cour d'Appel de Paris et la Cour de Cassation ont donné raison aux Compagnies. C'est la consécration de la théorie qui assimile les bureaux de ville aux gares.

§ V. — Nous connaissons maintenant les divers modes usités par les Compagnies pour réaliser les services de camionnage et de factage au départ. Nous avons à nous demander quelle est la responsabilité des Compagnies, question dont la solution a une grande importance dans la fixation des taxes.

Lorsque les Compagnies se chargent de faire exécuter le camionnage et le factage facultatifs au départ, soit par leurs agents, soit par un entrepreneur, avec ou sans bureau de ville, elles exercent une industrie privée ou libre, régie par les règles du droit commun. Elles ne diffèrent en rien des autres entrepreneurs particuliers, si ce n'est sur les deux points signalés : interdiction d'accorder aux uns le transport qu'elles refuseraient à d'autres ; obligation de faire approuver leurs taxes.

Il résulte de là que les Compagnies sont soumises pour le camionnage et le factage facultatifs aux mêmes règles de responsabilité que tout camionneur ou facteur particulier. Elles sont responsables des fautes, vols ou détournements commis par leurs agents, par l'entrepreneur qui est leur mandataire, ou par les employés de celui-ci, et

cela soit en vertu des principes généraux du droit, soit en vertu de l'art. 32 du cahier des charges.

Le Tribunal de commerce de la Seine (22 septembre 1881, L. F. v. 22, p. 59) a jugé, dans une espèce intéressante, qu'une Compagnie de chemins de fer qui autorise son entrepreneur de factage à se servir de récépissés au nom de la Compagnie engage sa responsabilité au cas de perte d'un colis confié au dit entrepreneur pour être expédié par chemins de fer. La Compagnie, en autorisant le facteur à employer de tels récépissés, a engendré la confiance des tiers et par suite engagé sa responsabilité.

Les Compagnies ont un recours contre leur entrepreneur; celui-ci ne pourra échapper à la poursuite sous prétexte que les Compagnies se seraient réservé le droit de congédier ceux des employés de l'entrepreneur qu'elles désigneraient. (C. Cas. 31 mai 1875, L. F. 1875, p. 166.)

Les règles spéciales de responsabilité résultant pour certaines expéditions des tarifs spéciaux appliqués sur la voie ferrée ne s'étendent pas au camionnage et factage effectués du domicile à la gare. Il y a deux opérations distinctes, et nous ne croyons pas que l'on puisse faire valoir une seule raison pour appliquer les conditions du transport sur la voie ferrée au transport par camionnage au départ.

La question de diminution de responsabilité en raison d'une clause de « non garantie », insérée dans un tarif spécial de transport sur voie ferrée, n'intervient pas comme élément de diminution des taxes de factage et de camionnage.

Les Compagnies étant soumises, pour ces services à accomplir du domicile à la gare, aux règles générales de responsabilité des entrepreneurs particuliers, nous nous bornerons, pour éviter des répétitions longues et dispro-

portionnées avec la présente étude, à renvoyer sur ce point aux nombreux ouvrages où sont exposés dans les moindres détails les principes de responsabilité des voituriers. (Voir spécialement Thal., n<sup>os</sup> 992 et s.)

§ VI. — Les Compagnies, le public et les entrepreneurs libres attachent la plus grande importance à la rapidité dans l'exécution du factage et du camionnage.

En matière de transports, le temps est un élément essentiel du prix.

Selon que les délais accordés sont plus ou moins longs, les dépenses de matériel et de personnel sont moins ou plus considérables. Un service rapide est très dispendieux, il exige un plus grand nombre de voitures et d'hommes, afin d'assurer l'exécution de toutes les demandes en temps voulu; les taxes à percevoir pour la rémunération des dépenses des Compagnies ou de leurs représentants seront par suite plus élevées.

Une grande latitude dans le temps, donnée aux Compagnies, leur permet d'utiliser avec économie leur matériel et leurs hommes. Les prix à réclamer au public sont abaissés en conséquence. On voit donc combien la question de délai se rattache intimement à celle des taxes des services accessoires de camionnage, de factage et à la fixation (ou pratiquement simple approbation) de ces taxes par l'autorité supérieure.

Les Compagnies ont soutenu, il est vrai, que les arrêtés ministériels ne peuvent fixer les délais de camionnage et de factage. Le sens à attribuer au mot « tarif » de l'article 52 du cahier des charges implique exclusivement, d'après elles, l'idée d'une rémunération que les Compa-



gnies sont en droit d'exiger du public. L'autorité administrative a uniquement, disent-elles, le droit de fixer les taxes, mais non les délais.

Le Conseil de Préfecture de la Seine 27 mai 1887 a repoussé cette prétention.

Pour fixer les taxes de factage et de camionnage, l'administration doit nécessairement tenir compte des délais dans lesquels l'opération doit être effectuée. En matière de transport, nous l'avons dit, le temps est un élément essentiel du prix, les délais sont par suite une partie intégrante des tarifs, qui ne peuvent être fixés sans conditions d'application.

D'autre part, la fixation des taxes, sans obligation de délai, pourrait rendre illusoire ou trop gênant pour le public le service de camionnage et de factage de la gare à domicile qui a été imposé à la Compagnie, ou celui du domicile et des bureaux de ville à la gare qu'elles sont tenues d'effectuer pour tous lorsqu'elles l'exécutent pour quelques-uns.

En conséquence, il appartient à l'administration de subordonner à des conditions de délai la perception des taxes de factage et de camionnage. (Conseil Préfecture Seine 15 mars 1892. Arrêt au contentieux 22 juin 1894, L. F. 1894, p. 169.)

L'administration a usé de son droit sur un point très important : elle a indiqué dans les conditions générales d'application des tarifs, les heures d'ouverture et de fermeture des gares pour Paris et pour la province. Les Compagnies ne peuvent faire entrer dans les gares les marchandises dont elles opèrent le transport par factage ou camionnage avant l'heure réglementaire d'ouverture ou après l'heure réglementaire de fermeture de leurs gares.

Sous peine de violer le principe d'égalité, elles ne sauraient donner à leurs propres camionneurs un avantage qui ne serait point accordé aux autres entrepreneurs. (C. Cas. 30 mars 1863, S. 63. I. 252; P. 63. 844; D. 63. I. 178.) Peu importe d'ailleurs qu'elles fassent le camionnage et le factage par elles-mêmes ou par leurs entrepreneurs. Elles ne peuvent, sauf l'exception des bureaux de villes, permettre à leurs commissionnaires d'entrer dans les gares aux heures où celles-ci sont fermées pour les autres entrepreneurs. (C. Cas. 21 juin 1882, S. 83. I. 229; P. 83. I. 542; D. 83. I. 85).

Voici le texte qui réglemente cette matière :

Article 5, arrêté ministériel 7 août 1895, § 2. « Du 1<sup>er</sup> avril  
« au 30 septembre, les gares seront ouvertes, pour la  
« réception et la livraison des marchandises à grande  
« vitesse, à 6 heures du matin au plus tard, et fermées  
« au plus tôt à 8 heures du soir. Du 1<sup>er</sup> octobre au  
« 31 mars, elles seront ouvertes à 7 heures du matin au  
« plus tard, et fermées au plus tôt à 8 heures du soir.  
« Les dispositions des trois paragraphes qui précèdent ne  
« sont pas applicables au lait, aux fruits, à la volaille, à  
« la marée et autres denrées destinées à l'approvisionne-  
« ment des marchés des villes de Paris et de Bor-  
« deaux, etc. »

Les conditions générales d'application des tarifs pour la P. V. ne sont pas les mêmes que pour la G. V. au point de vue de l'ouverture et de la fermeture des gares.

Aux termes de l'art 49 (art. 13 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, modifié et complété par l'art. 1<sup>er</sup> des arrêtés ministériels des 2 juin 1866, 9 mai et 2 décembre 1891) :

« Du 16 mars au 15 octobre, les gares seront ouvertes  
« pour la réception et la livraison des marchandises à P. V.

« à 6 heures du matin au plus tard et fermées au plus tôt  
« à 6 heures du soir.

« Du 16 octobre au 15 mars, elles seront ouvertes à  
« 7 heures du matin au plus tard et fermées au plus tôt  
« à 5 heures du soir.

« Par exception, les dimanches et jours fériés, les  
« gares seront fermées à 10 heures du matin, tant à la  
« réception qu'à la livraison des marchandises de P. V.

« Toutefois, la réception et la livraison des animaux  
« vivants, des volailles, du gibier, du poisson, des  
« huîtres et coquillages, de la viande abattue, de la bière,  
« de la levure, du malt, du vin doux, de la glace à  
« rafraîchir, des fruits et légumes frais, du lait, du  
« beurre, du fromage et des œufs, auront lieu jusqu'à  
« midi, les dimanches et jours fériés.

« Dans les cas visés aux deux alinéas précédents, les  
« livraisons restant à faire, avant la fin du dimanche ou  
« jour férié, seront remises au jour suivant, sans qu'il  
« soit perçu de droits de magasinage.

« Les gares resteront également ouvertes jusqu'à midi  
« les dimanches et jours fériés, pour la réception et la  
« livraison des marchandises par wagon complet dont la  
« manutention incombe au commerce.

« Les marchandises à destination des gares pourvues  
« d'un service de camionnage et pour lesquelles la remise  
« à domicile aura été prescrite par l'expéditeur, ne  
« seront pas présentées aux destinataires les dimanches  
« et jours fériés, lorsque la demande aura été faite soit  
« par l'expéditeur sur la déclaration d'expédition, soit par  
« le destinataire.

« Le fait de la demande, dans les conditions ci-dessus  
« indiquées, dégage complètement les Compagnies pour

« les conséquences de la non livraison des colis, les « dimanches et jours fériés.

« Le 14 Juillet, à l'occasion de la fête nationale, les « gares de P. V. seront fermées toute la journée et le « délai fixé pour la perception du droit de magasinage « sera augmenté d'un jour. »

Si l'on compare les deux textes ci-dessus, celui spécial à la G. V. et celui de la P. V., on voit que les délais ne sont pas exactement les mêmes dans les deux cas, cela s'explique, puisqu'il s'agit de services distincts souvent exécutés par des agents différents. Mais cependant on peut s'étonner de certaines différences. Ainsi, pourquoi dans un cas diviser l'année en deux périodes, du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre et du 1<sup>er</sup> octobre au 31 mars, et dans l'autre du 16 mars au 15 octobre et du 16 octobre au 15 mars?

Pourquoi ne pas accorder au personnel des Compagnies quelques heures de repos le dimanche pour la G. V., comme pour la P. V., même dans les cas où il s'agit de marchandises spécialement délicates telles que les viandes, les animaux, etc.? Pourquoi ne pas prévoir le cas où un expéditeur demanderait que l'enlèvement des colis de G. V. ou de P. V. n'eût pas lieu le dimanche? Et le cas, où soit un expéditeur, soit un destinataire de colis expédiés en G. V., demanderait que la remise des colis n'eût pas lieu le dimanche?

Assurément les expéditeurs en G. V. désirent en général que le transport soit effectué dans un délai aussi bref que possible. Ceci n'empêche pas que dans nombre de circonstances il pourrait être accordé quelque repos aux employés des Compagnies. Ainsi des directeurs d'usine peuvent, si leurs ouvriers ne travaillent pas le dimanche, ne trouver aucun intérêt à recevoir les colis le dimanche.

Ils peuvent même désirer n'avoir à en prendre livraison que le lendemain à la première heure.

La Compagnie du P.-L.-M. est entrée dans cet ordre d'idées, il est dit au § 2 des conditions générales de factage de cette Compagnie : « Toutefois les marchandises à destination des gares P.-L.-M. pourvues d'un service de factage et pour lesquelles la remise à domicile aura été prescrite par l'expéditeur, ne seront présentées au destinataire ni les dimanches, ni les jours fériés, lorsque la demande écrite en aura été faite, soit par l'expéditeur, sur la note de remise, soit par le destinataire au moyen d'une lettre adressée à la gare d'arrivée. L'expéditeur ou le destinataire devra spécifier, sur cette note ou cette lettre, que la Compagnie P.-L.-M. ne pourra être recherchée, à aucun titre, pour les conséquences de la non livraison des colis, les dimanches ou les jours fériés. »

Cette amélioration a aussi été réalisée dans la dernière publication des tarifs (avril 1897) pour Paris. Les Compagnies sont aujourd'hui obligées de tenir compte du désir des expéditeurs ou destinataires lorsque ceux-ci demandent que la remise des colis n'ait pas lieu le dimanche à Paris. (Décision ministérielle du 28 août 1896, art. 27 et 28 reproduisant en lettres italiques les termes de l'arrêté du 9 mai 1891.)

Nous n'insisterons pas davantage sur cette question des heures d'ouverture et de fermeture des gares, surtout en ce qui concerne le camionnage et le factage à l'arrivée. C'est une question à laquelle nous reviendrons plus tard.

Nous réunissons en un même paragraphe tout ce qui concerne les délais au départ, qu'il s'agisse de camionnage

et de factage du domicile à la gare ou du bureau de ville à la gare.

Une distinction importante est à faire au début. Les conditions du camionnage et du factage sont aujourd'hui communes pour Paris et variables pour la province, dans toutes les Compagnies ayant des gares à Paris. Nous commencerons par examiner ce qui concerne Paris, la question des délais pour cette ville ayant donné lieu à de nombreux travaux de l'administration. Il ne nous restera plus ensuite qu'à généraliser certains points et à indiquer les règles spéciales appliquées, les réformes à opérer pour la province.

Les conditions des tarifs de factage et de camionnage des diverses Compagnies ayant des gares dans Paris présentaient pour les services de ces gares des divergences que rien ne justifiait.

Depuis le 30 mai 1893, à la suite d'un avis émis par le Comité consultatif des chemins de fer, un projet de révision des divers tarifs de camionnage et de factage dans Paris, tendant à établir une rédaction uniforme pour toutes les Compagnies, a été mis à l'étude.

Les conditions d'application des taxes de camionnage et factage dans Paris étaient en général assez détaillées. On peut dire que le délai adopté pour le transport du domicile à la gare était en général de deux jours ou de trois jours. Puis il y avait une série de différences entre les règlements des Compagnies; leur énumération ne présenterait plus d'intérêt car elles ont disparu depuis la mise en application (Avril 1897) du nouveau texte fixé par le Ministre, le 23 août 1896.

Ce texte est ainsi conçu :



Conditions générales d'application du tarif de camionnage dans Paris.

« Art. 1<sup>er</sup>. — Pour le camionnage des marchandises à  
« remettre ou à prendre à domicile, les délais fixés par les  
« arrêtés ministériels pour le transport et les opérations  
« de gare, au départ et à l'arrivée sont augmentés de  
« deux jours. Ce délai ne comprend pas les jours fériés.  
« Il ne pourra être augmenté qu'en cas d'encombrement  
« ne provenant pas du fait de la Compagnie et notifié au  
« commissaire de surveillance administrative vingt-quatre  
« heures à l'avance, avec rapport justificatif à l'appui.

« Art. 2. — Pour les marchandises à prendre à domicile,  
« de même que pour les marchandises primitivement  
« adressées en gare et livrées ensuite à domicile, le délai  
« de deux jours ne courra qu'à partir du moment où  
« l'ordre écrit d'enlèvement ou de livraison aura été reçu  
« par la gare. »

Les Compagnies ont présenté des observations sur la fixation du point de départ du délai. A moins de prescrire l'usage des lettres recommandées, comment pourra-t-on constater la réception de l'ordre d'enlèvement ? « Si la  
« Compagnie est en faute et qu'elle veuille plaider non  
« coupable, disait la Compagnie de l'Ouest, elle n'aura qu'à  
« dire qu'elle n'a rien reçu, puisque le donneur d'ordre  
« n'aura aucune pièce justificative en main. »

Le Ministre n'a pas vu là une difficulté sérieuse. En effet, on ne peut guère prévoir le cas où une Compagnie se trouvant gravement en faute ne répondrait pas à l'appel qui lui aurait été adressé. Si la Compagnie enlève les marchandises tardivement, il y aura par le seul fait de l'enlèvement aveu de la réception de l'ordre et il sera dès lors facile de vérifier la date. Donc tout en stipulant que

le délai court de l'ordre de l'enlèvement et non de l'enlèvement lui-même, le Ministre n'a pas cru devoir prescrire l'usage des lettres recommandées.

Pour les marchandises apportées par les expéditeurs dans les bureaux de ville, le Nord se réservait un délai de un jour et le P. L. M. un délai de deux jours pour le camionnage jusqu'à la gare. Les autres Compagnies ne donnaient aucune indication.

La rédaction du texte nouvellement appliqué est ainsi conçue :

« Art. 3. — Les marchandises apportées par les expéditeurs dans les bureaux de ville de la Compagnie, ne  
« sont soumises qu'à une augmentation de délai de vingt-  
« quatre heures, par rapport à celles qui sont remises  
« directement dans les gares. »

Le Comité consultatif a de plus proposé d'introduire, dans les conditions générales d'application du camionnage dans Paris, un article ainsi conçu :

« Art. 6. — A moins du consentement des destinataires,  
« les marchandises ne pourront être livrées ou enlevées  
« à domicile avant 7 heures du matin, ni après 7 heures  
« du soir. »

Les Compagnies ont vainement insisté pour pouvoir faire le camionnage au moins jusqu'à huit heures du soir. Le texte ci-dessus est de nature à leur donner satisfaction tout en sauvegardant les droits du public qui trouve lui aussi, de temps à autre, son avantage dans l'enlèvement ou dans la remise des marchandises, le jour même après sept heures, plutôt que le lendemain. L'autorisation peut être donnée de vive voix : un texte primitivement arrêté par le Ministre et exigeant une autorisation écrite

a été remanié, les Compagnies ayant fait observer qu'un simple consentement devait suffire.

Nous ne savons pourquoi, dans cet article 6, il n'est pas question de l'expéditeur. Il y a probablement un vice de rédaction. Il serait à souhaiter que le cas où un expéditeur demanderait que l'enlèvement par le camionneur n'eût pas lieu soit avant sept heures du matin, soit après sept heures du soir, soit un dimanche ou jour férié, fût prévu dans un paragraphe additionnel.

Il est à remarquer que le délai fixé pour le camionnage n'est pas un délai isolé : il doit être compris dans le groupe des délais de transport. Ainsi une Compagnie, qui aura gagné un jour sur le délai de camionnage, pourra perdre ce jour sur les délais de transport, sans qu'il y ait droit à indemnité pour le public.

Le délai de l'art. 11, ar. min. 12 juin 1886 (art. 49, t. g. P. V.), n'est plus obligatoire. Il résulte de la rédaction de l'article sur le camionnage dans Paris, qu'un nouveau délai de deux jours est à ajouter à celui qui a été prévu et que c'est l'ensemble de tous les délais qui est obligatoire et non les deux délais successivement.

Il manque un lien entre l'ancien art. 11 et le nouveau texte concernant le camionnage dans Paris.

Nous avons ainsi terminé l'exposé des textes fixant les délais du camionnage au départ dans Paris.

Avant le mois d'avril 1897, pour le factage au départ dans Paris, les Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée et d'Orléans donnaient seules des indications de délai. Les conditions d'application des tarifs des autres Compagnies étaient muettes sur ce point. Cela tenait à ce qu'il n'y avait eu, jusqu'à ce jour, qu'un délai moral à apprécier par les tribunaux, et pas de délai légal. En cas de diffi-

cultés avec un expéditeur, les juges avaient à examiner si la demande de camionnage avait reçu ou non satisfaction dans l'ordre des inscriptions, et si la Compagnie avait commis une faute par négligence ou autrement.

La rédaction nouvelle des conditions communes à toutes les Compagnies n'aggrave pas la situation pour la Compagnie de P.-L.-M., elle la régularise pour toutes les autres. Voici le texte :

Art. 23. — « Au départ, les articles de messagerie, « marchandises à G. V. finances et valeurs, remis dans « les bureaux de ville de la Compagnie ou enlevés à domicile, sont transportés à la gare et transportés par « chemins de fer, au plus tard dans les vingt-quatre « heures de leur remise dans les bureaux de ville ou dans « les quarante-huit heures de la réception, par la gare, « de l'ordre d'enlèvement à domicile. »

Cette rédaction indique avec précision le point de départ et la durée du délai, ainsi que l'acceptation par les Compagnies de l'obligation d'enlever les colis à domicile dans Paris.

La Compagnie de l'Ouest avait cru devoir reproduire, à propos du point de départ du délai de factage, les observations déjà faites pour le délai de camionnage. Elle avait insisté pour obtenir une modification de rédaction. En G. V., avait-elle ajouté, le service peut être très onéreux pour les Compagnies; pour une somme insignifiante, elles peuvent être obligées de transporter un fourgon d'un bout à l'autre de Paris. Il serait rationnel d'établir des délais permettant le groupement des enlèvements à faire dans un même quartier.

Le Ministre n'a pas tenu compte de l'observation.

La clause déjà citée, d'après laquelle « A moins d'un

« consentement des destinataires, les marchandises ne  
« pourront être livrées ni enlevées à domicile avant sept  
« heures du matin, ni après sept heures du soir », s'appli-  
quera au factage aussi bien qu'au camionnage. Toutefois  
cela ne ressort pas du texte de l'arrêté ministériel du  
28 août 1896, c'est un vice de rédaction. Il serait utile  
d'ajouter aussi pour le factage une clause reconnaissant  
à l'expéditeur le droit de ne pas laisser enlever les colis,  
les dimanches et les jours fériés.

Signalons, en terminant l'étude du délai de factage au  
départ dans Paris, l'art. 4 de l'arrêté du 16 mars 1884  
(L. F. v. 17, p. 106) « Dans les gares de départ, l'heure  
« de présentation des colis à l'enregistrement sera men-  
« tionnée à la fois sur le récépissé remis à l'expéditeur et  
« sur celui qui doit accompagner le colis pour être remis  
« au destinataire. »

Cet article doit être applicable à l'enregistrement dans  
les bureaux de ville, puisque les bureaux sont considérés  
comme une extension de la gare. La mention de l'heure  
de présentation aura de l'importance pour constater les  
retards du factage du bureau à la gare.

Dans les départements, les délais dans lesquels le fac-  
tage et le camionnage doivent être accomplis au départ,  
sont variables selon les tarifs. S'il y a hésitation sur le  
point de départ à donner au délai, dans le cas de remise  
des colis dans un bureau de ville, ce sera une question de  
fait à apprécier par les tribunaux.

Un délai supplémentaire pour le transport est certaine-  
ment accordé aux Compagnies, lorsqu'elles se chargent  
du camionnage ou du factage, depuis le domicile jusqu'à  
la gare. L'ordre des inscriptions des demandes de trans-

port sera utilisé par les juges dans l'appréciation des plaintes dirigées contre les Compagnies.

Pour la G. V., les tarifs de factage des Compagnies du Nord, de l'Est et de l'Ouest ne contiennent aucune indication générale sur les délais de transport des bureaux de ville aux gares.

La Compagnie de P. L. M. a inscrit dans ses tarifs une condition générale concernant les délais : « Au départ, les articles de messageries, marchandises à G. V., finances et valeurs enlevés à domicile ou remis dans les bureaux de ville de la Compagnie, sont expédiés au plus tard dans les 24 heures qui suivent leur enlèvement ou leur remise au bureau. »

La Compagnie d'Orléans a inscrit une clause analogue, mais moins complète : « Au départ, les articles de messagerie, marchandises à G. V., finances et valeurs, remis dans les bureaux de ville, tenus par la Compagnie, ou par les entrepreneurs de factage, sont transportés à la gare et expédiés par le chemin de fer, au plus tard, dans les vingt-quatre heures qui suivent leur remise au bureau. »

L'administration des chemins de fer de l'Etat a inscrit le texte suivant : « Au départ, les articles de messagerie, marchandises à G. V., finances et valeurs, remis dans les bureaux de ville tenus par les entrepreneurs de factage sont transportés à la gare et expédiés par le chemin de fer, au plus tard, dans les vingt-quatre heures qui suivent leur remise au bureau. » Voici la clause du Midi : « Au départ, les articles de messagerie, les finances et les valeurs, remis dans les bureaux de ville tenus par la Compagnie ou par ses entrepreneurs de factage, sont transportés à la gare au plus tard dans les vingt-quatre heures qui suivent leur remise au bureau. »



La simple lecture de ces différents textes permet de constater des différences de rédaction très légères. La formule de la Compagnie de P.-L.-M., modifiée de manière à fixer le point de départ du délai au moment de la réception de l'ordre d'enlèvement par la Compagnie pourrait être utilement imposée comme condition générale du factage à toutes les Compagnies. L'administration mettrait ainsi fin à des divergences qui ne se justifient pas.

Nous signalerons l'objet d'une contestation entre le public et les Compagnies, uniquement parce que cette contestation s'est présentée plusieurs fois au point de vue du droit; il est difficile de comprendre comment la question a pu être portée devant les tribunaux et donner lieu à un arrêt de la Cour de Cassation.

Certains tarifs accordent aux Compagnies un délai de vingt-quatre heures pour expédier les marchandises déposées dans un bureau de ville. Plusieurs tribunaux ont jugé que cette disposition, cependant très précise des tarifs, qui accorde un délai de vingt-quatre heures pour le camionnage ou factage au départ, s'appliquait aux colis à prendre au domicile de l'expéditeur, mais non à ceux déposés par celui-ci dans les bureaux d'expédition établis par les Compagnies pour le service des articles de messagerie.

La Cour de Cassation a décidé que cette interprétation était en opposition directe avec les termes mêmes du tarif et que les tribunaux ne pouvaient, sous prétexte d'interprétation, décider que ce délai s'appliquait seulement au factage et au camionnage des colis pris au domicile de l'expéditeur. (C. Cas. 21 novembre 1883. S. 84. I. 165; P. 84. 1388; D. 84. I. 63. C. Cas. 21 janvier 1890. S. 90. I. 126; P. 90. I. 290; D. 90. I. 320.)

Pour le camionnage du domicile à la gare en province, les délais en jours sont indiqués avec le plus grand soin en regard du nom des stations, sur le Nord, sur l'Est, et sur l'Ouest sous le titre de réexpédition. Mais il ne ressort pas clairement du texte que ces délais soient applicables au départ.

Le P.-L.-M. règle la question des délais dans une formule générale.

L'Orléans, l'État et le Midi ne fixent pas les délais au départ.

Les délais de camionnage des bureaux de ville à la gare ne sont indiqués que par le P.-L.-M.

On voit par ce rapide aperçu combien la réglementation des délais est incomplète et variée, pour la G. V. surtout, ce qui s'explique d'autant moins qu'en pareil cas les expéditeurs attachent une grande importance à la rapidité des transports.

Imposer aux Compagnies l'indication des délais et de leur point de départ, avec les conditions d'application spéciales aux heures d'ouverture et de fermeture des gares, et les clauses spéciales aux transports à effectuer le dimanche, serait une mesure appréciée du public.

Puis l'uniformité étant établie dans les conditions d'application, on pourrait insérer ces règles dans les conditions générales d'application communes à toutes les Compagnies.

L'uniformité devrait aussi être introduite dans la forme des tableaux d'indication des délais sur chaque Compagnie.

## SECTION III. — Factage et camionnage à l'arrivée.

§ 1<sup>er</sup>. — Lorsque les colis ou marchandises ont été transportés du domicile à la gare, puis de cette gare à la station d'arrivée, il reste encore à les conduire au domicile du destinataire.

L'article 52 § 1<sup>er</sup> du cahier des charges a spécialement prévu ce transport. D'après cet article, la Compagnie sera tenue de « faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées. »

Le § 2 de l'article 52 limite l'obligation des Compagnies suivant le nombre des habitants des villes desservies et aussi leur distance à la gare. « Le factage et le camionnage ne sont point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 5.000 habitants, soit un centre de population de 5.000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer. »

Ainsi les Compagnies sont libres de créer ou de ne pas créer un service de factage ou de camionnage toutes les fois que les villes à desservir sont situées à une certaine distance de la station du chemin de fer (la distance étant comptée depuis la mairie jusqu'à la gare) ou encore lorsque les villes n'atteignent pas un certain chiffre de population. Il y a donc à distinguer à l'arrivée un camionnage

et un factage facultatifs et un camionnage et un factage obligatoires pour les Compagnies.

On pourrait penser que les Compagnies, lorsqu'elles sont tenues en vertu du cahier des charges d'accomplir les services en question, auraient à titre de compensation le droit d'écarter les entrepreneurs particuliers et de transporter elles-mêmes à domicile tous les colis. Ce droit assurerait aux Compagnies des recettes pour l'entretien du matériel et du personnel toujours mis par elles à la disposition du public et cela sans pouvoir percevoir des taxes supérieures à celles fixées par le Ministre, taxes qui peuvent être très insuffisantes si le public n'utilise que rarement les services organisés par les Compagnies.

Le cahier des charges n'a cependant pas accordé aux Compagnies le monopole du camionnage et du factage à l'arrivée ; ces opérations leur sont imposées dans un intérêt général, et non en vue de leur assurer des ressources.

Ces services peuvent être l'objet d'une concurrence organisée par des voituriers ou des messagers indépendants des Compagnies. Le destinataire reste absolument libre d'utiliser à son gré les services des Compagnies ou encore les entreprises particulières ou ses propres agents. (C. cas. 27 juillet 1852, S. 52. 1. 830 ; P. 52. 2. 467 ; D. 52. 1. 226.)

Il y a une grande analogie entre la liberté du public au cas de camionnage et factage au départ et au cas de camionnage et factage à l'arrivée. En résumé le camionnage et le factage à l'arrivée sont obligatoires en principe, mais seulement pour les Compagnies. Il n'y a pas réciprocité.

§ II. — L'expéditeur peut s'opposer au transport à domicile. Le destinataire a aussi incontestablement le droit de faire remettre par la Compagnie à un camionneur particulier

toutes les marchandises venant à son adresse, avec mention « en gare ».

On peut se demander si le destinataire a le droit de défendre à une Compagnie d'opérer le camionnage ou le factage à domicile lorsque l'expéditeur a fait l'envoi sous cette forme.

Pour cela il faut supposer qu'il s'agit d'un destinataire instruit de la date d'envoi des colis à son adresse ; c'est à lui destinataire de marchandises expédiées avec la mention « à domicile » de s'informer près de l'expéditeur, lorsqu'il veut faire lui-même le camionnage et le factage. La Compagnie tenue d'opérer le camionnage n'a pas en effet à prévenir le destinataire, par une lettre d'avis, de l'arrivée des marchandises : la lettre d'avis est seulement destinée à faire courir les délais de magasinage.

Donc, d'une façon générale, c'est au destinataire de s'informer de la date d'arrivée, soit qu'il veuille prendre des dispositions spéciales pour la réception des marchandises lorsqu'elles lui seront présentées, soit qu'il veuille vérifier les marchandises sur wagon afin de pouvoir faire plus facilement la preuve de la faute de la Compagnie si celle-ci a détérioré les marchandises, soit enfin qu'il veuille opérer lui-même le transport à domicile. (En ce sens C. Cas. 8 fév. 1882, S. 82. 1. 427 ; P. 82. 1. 1182 ; D. 82. 1215.)

Connaissant l'arrivée prochaine des colis, le destinataire sera en situation de donner des ordres au chef de gare, si toutefois on lui reconnaît ce pouvoir.

La raison de douter du droit pour le destinataire de notifier au chef de gare la défense de faire camionner par les agents de la Compagnie est la suivante : le contrat de transport a été passé seulement entre l'expéditeur et la Compagnie.

Si la mention *livrable à domicile* a été inscrite sur la

feuille d'expédition d'accord avec l'expéditeur, cette mention ne peut être considérée que comme une simple indication de la volonté présumée du destinataire. La Compagnie est de la sorte autorisée à présenter la marchandise au domicile de celui-ci, mais la clause devient sans effet du moment que le destinataire manifeste une volonté contraire avant le camionnage.

L'expéditeur de marchandises par chemins de fer contracte avec la Compagnie pour le destinataire en même temps que pour lui-même, comme condition du contrat. C'est seulement en prenant livraison de la marchandise que le destinataire accepte le contrat de transport. (C. Cas., 31 janv. 1894.)

Autrement dit, les Compagnies de chemins de fer ne peuvent réclamer en sus du prix de transport des marchandises fixé de gare en gare les droits de factage et de camionnage qu'autant qu'elles y sont autorisées par une clause expresse de leur cahier des charges, ou par une convention particulière intervenue entre elles et les parties. (C. Com., art. 101 et 102.)

Les Compagnies ont soutenu au contraire que l'indication du domicile du destinataire sur le récépissé leur donne un privilège exclusif pour le camionnage et le factage. Si le destinataire veut faire effectuer le transport par ses propres voitures, il n'en est pas moins tenu de leur payer les droits fixés par les arrêtés ministériels. Elles se fondent sur ce que l'expéditeur est le mandataire nécessaire et forcé du destinataire et par conséquent celui-ci est obligé de subir la loi de la convention faite par l'expéditeur avec la Compagnie.

Ce système des Compagnies n'a pas prévalu devant les tribunaux, est-il dit dans Dalloz (p. 940, n° 401, Voirie



p. Ch. de fer). « L'expéditeur et le destinataire.....peuvent  
« sans doute renoncer au droit que leur reconnaît le  
« cahier des charges relativement au camionnage de la  
« marchandise, mais cette renonciation peut être faite par  
« l'un ou par l'autre, chacun en ce qui le concerne,  
« l'art. 52 du cahier des charges accordant à chacun d'eux  
« un droit distinct et l'expéditeur ne pouvant être consi-  
« déré comme mandataire forcé pour l'exercice d'un droit  
« purement facultatif au destinataire et à lui réservé en  
« vue de ses convenances à lui personnelles..... »

M. L. Fleury, dans une note, page 328, vol. 49, fait observer que, d'une part, les documents abondent pour rappeler que le destinataire n'étant pas partie au contrat de transport, n'ayant pas pris part à sa formation, aucun lien de droit n'existe entre ce destinataire et la Compagnie de chemins de fer : que d'autre part, suivant la Cour de cassation : « l'expéditeur et le destinataire ont également, « relativement à la livraison de la marchandise, un droit « distinct et indépendant. » (20 mars 1872 p. 424).

« Il serait peut-être désirable, dit en terminant M. L. « Fleury, qu'en pareille matière, la législation fût mise « entièrement d'accord avec les nécessités de la pratique, « la jurisprudence étant extrêmement flottante à l'endroit « des rôles juridiques de l'expéditeur et du destinataire « de marchandises transportées par chemin de fer, lesquels « rôles se trouvent très imparfaitement fixés par le Code « de Commerce. »

Quoi qu'il en soit, les tribunaux jugent que la mention de livrer à domicile est simplement indicatrice de la volonté présumée du destinataire; elle n'enlève pas à celui ci la faculté de prendre directement livraison de la marchandise en gare. Le destinataire n'a pas été repré-

senté par l'expéditeur au point de vue de l'ordre donné à la Compagnie de faire le factage ou le camionnage à domicile. (C. Cas. 27 juillet 1852, S. 52. 1. 830; P. 52. 2. 465; D. 52. 1. 226; C. Cas. 17 juillet 1861, S. 61. 1. 872; P. 61. 775; D. 61. 1. 317; C. Cas. 5 mars 1866, S. 66. 1. 256; P. 66. 644; D. 66. 1. 120; C. Cas. 18 janvier 1868, S. 68. 1. 256; P. 68. 970; D. 69. 2. 30; C. ap. Orléans, 16 juillet 1885, L. F. v. 19, p. 231; C. Cas. 2 décembre 1891, P. 92. 1. 92; D. 92. 1. 161.)

D'autre part, les Compagnies ne peuvent encourir aucun reproche de la part de l'expéditeur, si, devant opérer le factage et le camionnage à domicile, elles se conforment à un contre-ordre donné par le destinataire. En remettant en gare les objets, à elles confiés, au destinataire lui-même, sur sa demande et sur la représentation de la facture, elles ne font que remplir l'obligation résultant pour elles de leur mandat et elles ne commettent aucune faute. (16 juillet 1885, C. d'ap. Orléans, L. F. v. 19, p. 231.)

Les commerçants ont en conséquence le droit, souvent utilisé par eux, de donner aux Compagnies l'ordre de remettre à un camionneur déterminé toutes les marchandises venant à leur destination (10 juin 1875, T. de com. Grandville, L. F. v. 12, p. 34. C. Cas. 17 juillet 1861). Cela résulte expressément de l'article 52 du cahier des charges.

Notons en passant que si un négociant charge un mandataire de retirer toutes ses marchandises livrables en gare, ou même à domicile, la Compagnie de chemins de fer se trouve exonérée, à l'égard de ces dernières, de l'obligation de les camionner. Le camionneur qui en a pris livraison ne peut plus imposer cette obligation à la Com-

pagnie. (23 janvier 1877. T. com. Clermont-L'Hérault, L. F. v. 10, p. 43.)

Si, malgré la défense faite par un destinataire, une Compagnie transportait les marchandises jusqu'au domicile, elle serait responsable de toutes les fautes commises par elle, et résultant du camionnage opéré à tort. Par exemple : la Compagnie devrait garder à sa charge le paiement de droits d'octroi pour des marchandises que le destinataire devait déclarer en transit. La Compagnie peut en outre devoir des dommages-intérêts aux camionneurs du destinataire frustrés du prix du transport qu'ils devaient accomplir. (Grenoble, 1863 S. 63, 2. 50 ; P. 63. 518 ; D. 64. 2. 43.)

Enfin, la Compagnie ne peut réclamer au destinataire le prix du camionnage ou factage à domicile, si celui-ci a fait connaître en temps opportun sa volonté de prendre lui-même livraison des colis en gare. (Toulouse, 24 juin 1879, S. 79. 2. 237 ; P. 79. l. 272.)

Si l'expédition a été faite en port payé (factage ou camionnage compris) la Compagnie doit, même dans ce cas, puisque l'on reconnaît au destinataire d'une marchandise expédiée à domicile le droit d'ordonner la livraison en gare, restituer la taxe perçue à celui qui subit le préjudice, c'est-à-dire au destinataire. Le prix du camionnage ou du factage n'a été payé par l'expéditeur que sous la condition expresse ou tacite que le factage ou le camionnage, à l'arrivée, ne serait pas fait par les agents du destinataire.

La Cour de Cassation a jugé aussi dans le même sens que les camionneurs particuliers ayant pris en gare livraison des colis adressés à domicile, et cela sur l'ordre du destinataire, ont un intérêt direct et immédiat et par

suite le droit de demander à la Compagnie le prix du camionnage indûment perçu par elle. (C. Cas. 6 nov. 1871 ; S. 71. I. 188 ; P. 71. 595 ; D. 71. I. 310 ; C. Cas. 2 déc. 1891 ; S. 92. I. 92 et la note.)

Tout l'ensemble de cette jurisprudence que nous venons d'exposer pourra peut-être varier un jour, parce qu'en réalité les considérations sur lesquelles elle est appuyée sont hypothétiques et ne figurent pas dans la lettre même du texte. Cette jurisprudence n'est pas sans inconvénients. Citons un exemple : un expéditeur peut attacher une grande importance à l'exécution du camionnage ou du factage par la Compagnie jusque dans les magasins du destinataire. Un contrôle peut exister dans ces magasins pour la sécurité de l'expéditeur : ce contrôle cesse d'être efficace si la livraison de la marchandise est faite en gare.

En résumé, il y a un contrat passé en dehors d'une tierce personne, et d'après la jurisprudence cette tierce personne peut intervenir après coup pour modifier le contrat. (Voir Thal. n° 974.)

§ III. — Il y a une exception à la règle du camionnage et du factage *obligatoires* en principe pour les Compagnies, *facultatifs* pour le public. Nous voulons parler du camionnage et du factage accomplis d'office par les Compagnies.

Les Compagnies ont été parfois autorisées, en temps de guerre ou à la suite d'événements exceptionnels, à camionner d'office, après avis donné au destinataire, jusqu'au domicile ou dans un magasin public, les marchandises adressées en gare. C'était une faculté donnée aux Compagnies afin d'éviter l'encombrement produit par l'accumu-

lation des marchandises dans les gares. (Arrêtés 16 janvier 1866, 29 juillet 1870, 23 juin, 19, 20 juillet, 16 août, 4 septembre, 10 octobre 1871.)

L'arrêté ministériel du 29 juillet 1870 autorisait à camionner d'office, soit au domicile du destinataire, soit dans un magasin public, toute marchandise qui adressée en gare, à un point quelconque du réseau, ne serait pas enlevée dans les cinq jours de la mise à la poste de la lettre d'avis écrite par la Compagnie au destinataire. La Compagnie alors substituait la responsabilité du magasin public à la sienne.

Actuellement le camionnage d'office (non pas le factage) est encore réglementé par l'art. 4 de l'arrêté ministériel du 12 janvier 1872. (Art. 17 dernier alinéa, condit. d'appl. des T. g. P. V.)

« Les Compagnies sont autorisées, à titre provisoire, à faire camionner d'office, soit au domicile du destinataire, soit dans un magasin public, toute marchandise, qui, adressée en gare à un point quelconque du réseau, ne serait pas enlevée dans les délais fixés à l'art. 16 ci-dessus, les frais de camionnage étant calculés d'après les tarifs homologués.

« Cette dernière disposition est applicable indistinctement aux marchandises mises à quai ou laissées sur wagon pour être déchargées par les destinataires. »

Les mots « à titre provisoire » pourraient-ils être retranchés de ce paragraphe ? Leur suppression n'a pas été admise, malgré une réclamation du Directeur de l'Orléans, car cette modification serait contraire au principe de la reproduction intégrale des arrêtés ministériels, avec indication précise de leur date, dans les conditions générales

d'application des tarifs. (Rapport, 25 janvier 1895, Comité consultatif).

En outre, la disposition ne peut pas avoir de caractère définitif en ce sens qu'elle dispense les Compagnies du magasinage alors que le magasinage figure au cahier des charges comme une obligation pour les Compagnies. On ne peut trouver la justification de la décision ministérielle que dans le droit de police que le Ministre exerce dans l'intérêt général du service.

Les Compagnies peuvent opérer d'office le factage en vertu de l'art. 47, § 1, des conditions d'application des T. g. G. V. « En l'absence de cette mention « *A domicile* » ou « *En gare* », la marchandise sera adressée à domicile dans les localités où il existe un service de « factage. »

La présomption, à défaut d'indication contraire, est que le transport doit être accompli à domicile. L'expéditeur se sert du transport en G. V. plus dispendieux que celui de la P. V. dans le but d'éviter toute perte de temps. Il est donc naturel que les Compagnies fassent le factage à l'arrivée, afin d'éviter aux marchandises un magasinage inutile.

Dans une autre circonstance, il peut y avoir factage d'office ou camionnage d'office, art. 27 T. g. G. V., art. 16, T. g. P. V., au cas de non livraison des marchandises. « Dans ce cas les frais de retour des colis à la gare sont « à la charge de la marchandise. »

Signalons également l'arrêté du 9 janvier 1888, aux termes duquel les Compagnies ont le droit de camionner d'office au domicile des destinataires les expéditions d'huile de pétrole lorsque celles-ci n'ont pas été réclamées dans le délai de 48 heures de la mise à la poste de la lettre



d'avis. Cette disposition peut d'ailleurs être considérée comme un cas particulier rentrant dans la règle générale.

Cette énumération limitative des cas dans lesquels il y a factage et camionnage d'office à l'arrivée montre nettement que ce sont là seulement des exceptions à la règle générale exposée plus haut. En vertu de cette règle, les Compagnies doivent accomplir le camionnage et le factage à l'arrivée lorsque toutes les conditions prévues en l'art. 52 du cahier des charges sont remplies.

§ IV. — Il y a une notable différence entre ces deux services de factage et de camionnage suivant qu'ils sont facultatifs ou obligatoires.

Pour le service obligatoire, les Compagnies peuvent user des avantages et des facilités que leur donne leur situation, ou en faire profiter les entrepreneurs de transports auxquels elles délèguent le service.

Il en est autrement du service facultatif ; les Compagnies en l'organisant exercent une industrie privée et libre, régie par les règles du droit commun (C. d'Ap. Toulouse, 24 juin 1879. L. F. p. 14, v. 13.)

Le tribunal de Commerce de Paris, 11 juin 1883 (L. F. 102, v. 16) déclare que le camionnage et le factage des marchandises au domicile des destinataires étant obligatoires pour les Compagnies de chemins de fer et réglementés, quant aux délais et aux prix, ces opérations ont le caractère d'un service public ; autrement dit, le camionnage et le factage obligatoires faits par les Compagnies ne peuvent être assimilés au camionnage des entreprises particulières, les conditions dans lesquelles ils s'exercent sont trop différentes.

En conséquence, les Compagnies peuvent prendre à l'égard de ces opérations toutes les mesures qu'elles jugent nécessaires pour combattre la concurrence des camionneurs particuliers libres de fixer leurs prix afin d'en user, suivant les circonstances, au mieux de leurs intérêts.

Aucune disposition du cahier des charges n'interdit aux Compagnies d'introduire dans les gares leurs propres camions après l'heure de fermeture.

Le principe d'égalité, base de la législation de la voie ferrée, ne s'applique pas au service obligatoire de factage et de camionnage des colis à remettre au domicile des destinataires (C. Cas. 21 juin 1882. L. F. §. 174. v. 15.)

En effet, le camionneur de la Compagnie subit la double obligation de satisfaire à toutes les demandes du public, quelque nombreuses qu'elles puissent être, et d'observer, à toute heure et envers tous, le tarif qui lui a été imposé, ce qui, dans certains cas, peut occasionner des sacrifices considérables et de graves responsabilités.

Ces prescriptions, qui font du camionnage à l'arrivée, imposé à la Compagnie, un service public organisé dans l'intérêt général, ne permettent pas de le confondre avec le camionnage des entreprises particulières et de le soumettre à une égalité absolue.

Les Compagnies ont donc le droit de créer pour ce service, en faveur de leurs agents ou de leurs entrepreneurs, une situation privilégiée comparativement à celle de l'industrie libre; par exemple, elles peuvent faire charger sur leurs propres camions les denrées destinées aux approvisionnements des halles, après l'heure de la fermeture de la gare (Paris, 16 juin 1873. D. 74. 2. 73.)

Ou encore les Compagnies peuvent profiter de la présence de leurs camions dans les gares pour faire immédiatement le transbordement des wagons dans les voitures, sans au préalable déposer les marchandises sur le quai.

Souvent aussi des entrepreneurs de camionnage ou de factage ont reproché aux Compagnies de leur faire journellement une concurrence déloyale, en favorisant à leur détriment leur propre entreprise de camionnage de la façon suivante. Il y a des trains réglementaires imposés aux Compagnies, et qu'elles sont tenues de mettre en circulation régulièrement. D'autres trains facultatifs sont créés par les Compagnies pour éviter des encombrements ; elles ne les mettent en circulation que quand elles les jugent utiles ; en fait, la seule obligation imposée par les règlements aux Compagnies est celle de mettre les marchandises transportées à la disposition des destinataires, en gare, par exemple pour la G.V., deux heures après l'arrivée du train de voyageurs comprenant les voitures de toutes classes, qui est parti le premier dans les gares expéditrices, trois heures après le dépôt des marchandises à expédier. Les entrepreneurs de camionnage et de factage se plaignent que les Compagnies créent un privilège au profit de leur propre camionnage. Elles favorisent les destinataires qui les chargent de leurs marchandises à domicile, en faisant charger ces marchandises sur des camions dès l'arrivée des trains facultatifs, tandis qu'elles n'admettent les autres camionneurs à pénétrer dans leurs gares et à prendre livraison des marchandises, dont le camionnage leur est confié, que deux heures après l'arrivée du train réglementaire, c'est-à-dire beaucoup plus tard.

Mais nous ne saurions trop le répéter le camionnage et

le factage faits par les Compagnies ne sauraient être assimilés au camionnage et au factage des entreprises particulières. Aux termes de l'art. 52 du cahier des charges, les Compagnies sont tenues de faire le factage et le camionnage de toutes les marchandises à elles confiées et d'opérer le transport à certains prix fixés par l'administration. Au contraire, les entreprises particulières conservent toute leur liberté d'allures et fixent, comme elles l'entendent, les prix de leurs transports. L'avantage, résultant pour les Compagnies des livraisons qu'elles peuvent faire à l'arrivée des trains facultatifs, est donc amplement compensé par les sacrifices considérables qui peuvent leur être occasionnés en raison de l'obligation où elles sont de satisfaire à toutes les demandes de camionnage et de factage qui leur sont adressées, quelque nombreuses qu'elles soient et sans pouvoir relever leurs prix. (C. ap. Toulouse, 24 juin 1879, L. F. v. 1880. p. 14 ; Trib. Com. Seine, 3 nov. 1880, L. F. v. 14, p. 62.)

Si ces pratiques réalisent quelques avantages par un transport plus rapide des denrées confiées aux Compagnies, ces avantages ne sont que la corrélation des obligations qui leur sont imposées et dont sont affranchies les entreprises particulières.

En agissant ainsi, les Compagnies ne portent aucune atteinte à aucune disposition du cahier des charges et des règlements sur la matière.

Elles ne peuvent encourir aucune responsabilité vis-à-vis des camionneurs particuliers, en ce sens : (C. ap. Rennes, 1<sup>er</sup> août 1867, L. F. 1869, p. 216 ; C. ap. Paris, 25 juin 1873, L. F. v. 9, p. 90 ; C. Cas. 21 juin 1882, L. F. p. 174 v. 15.)

Nous signalerons cependant un jugement du Tribunal

de Commerce de la Seine du 1<sup>er</sup> juin 1870. (L. F. p. 87 v. 9.) L'opinion contraire à celle de la jurisprudence actuelle est clairement exposée.

En principe, d'après ce jugement, une Compagnie ne saurait avoir en aucun cas, sous quelque prétexte, sous quelque forme que ce soit, le droit de favoriser un commerçant au détriment d'un autre.

Elle ne doit donc pas favoriser certains destinataires qui la chargent de camionner les marchandises à domicile, au détriment des destinataires qui envoient chercher leurs colis en gare, soit par leurs propres voitures, soit par des entrepreneurs de camionnage.

Elle ne doit pas, par exemple, faire charger à l'avance sur des camions les denrées arrivées par un train et n'admettre les autres camionneurs à pénétrer dans sa gare et à prendre livraison qu'au moment où ses propres voitures sont prêtes à partir, en sorte que les marchandises dont elle opère elle-même la livraison arrivent sur les marchés longtemps avant les autres. La Compagnie crée ainsi, au profit des destinataires qu'elle favorise, dans l'intérêt de son entreprise de camionnage, une inégalité flagrante et contraire aux principes.

Cette théorie admise par tout le monde lorsqu'il s'agit du camionnage et du factage facultatifs est rejetée lorsqu'il s'agit du factage et du camionnage obligatoires.

Il nous semble exact de dire que le régime de privilège accordé par la jurisprudence au service *obligatoire* de factage ou de camionnage est justifié par les nécessités de la pratique. Les Compagnies doivent avoir toute facilité pour s'acquitter d'une obligation créée par leur cahier des charges. Le texte de l'article 52 n'avait ni défendu, ni

permis aux Compagnies de bénéficier de leur situation exceptionnelle.

Nous avons dit qu'il y avait absence de privilège pour les Compagnies au cas de camionnage et de factage *facultatifs*. Nous renvoyons sur ce point aux observations déjà faites, relativement aux bureaux de ville.

Après avoir ainsi terminé l'examen de la libre concurrence faite aux Compagnies et plus généralement l'examen du droit des Compagnies d'accomplir le camionnage et le factage à l'arrivée, nous allons entrer plus avant dans la question et étudier l'organisation, les délais, la responsabilité, au cas de camionnage et de factage à l'arrivée.

§ V. — L'art. 52 du cahier des charges, tout en obligeant les Compagnies à accomplir l'ensemble des opérations du camionnage et du factage à l'arrivée, si les destinataires l'exigent, leur permet de se substituer pour ce service un entrepreneur de transport. « La Compagnie sera tenue de « faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont « elle répondra, le factage et le camionnage, etc. »

Que les Compagnies fassent directement ou qu'elles concèdent à un industriel ces services accessoires, il n'y a là qu'une question d'organisation intérieure; elles ont la plus complète liberté d'option entre les deux systèmes.

D'ailleurs le public est peu intéressé à ce choix. En effet pour le prix du camionnage et du factage, l'entrepreneur devra se conformer exactement au tarif fixé par le Ministre. (C. Ap. Lyon, 3 juillet 1874, L. F. v. 11 p. 19.)

Les opérations à accomplir sont les suivantes : chargement sur le camion, transport de la gare au domicile et déchargement dans le magasin ou chantier du destinataire ou simplement à la porte lorsque l'accès à l'intérieur



présente quelque difficulté. Ainsi des marchandises camionnées à domicile ne doivent pas nécessairement être déchargées dans une cour malgré les réclamations du destinataire, mais seulement dans la rue lorsque la cour est en contre-bas et encombrée. (Trib. com. Seine 25 août 1881 L. F. p. 65, v. 49.)

Certaines Compagnies prennent le soin d'indiquer, dans les conditions d'application des tarifs, la limite de leurs obligations. Ainsi la Compagnie du Nord stipule que pour la houille et le coke à Paris elle « ne peut être tenue de « faire entrer ses voitures dans les cours qui ne sont pas « payées, ni empierrées ou dont la pente présenterait des « dangers, ni lorsque la largeur de la rue ou de la cour « ne permettrait pas aux voitures de tourner ». L'Ouest a une clause analogue.

Les Compagnies ou leurs entrepreneurs, à cause de la vérification de la marchandise par les employés de l'Octroi sont obligés parfois à un surcroît de manutention. Les Compagnies doivent justifier du travail supplémentaire qu'elles prétendent avoir exécuté et elles ont droit de ce chef à une surtaxe par tonne. (18 juin 1872, Trib. Com. Reims, L. F. v. 9, p. 216.)

Lorsque les marchandises ont été apportées au domicile du destinataire, deux cas se présentent : ou bien le destinataire accepte, reçoit les colis, ou bien il les refuse.

S'il consent à prendre livraison, il est obligé, en pratique, de signer sur un registre présenté par le facteur ou le camionneur la décharge établissant qu'il a reçu la chose de la Compagnie et que le facteur ou camionneur a exécuté les ordres de la Compagnie et de l'expéditeur.

Nous disons que cette obligation existe en pratique. En effet aucun texte n'oblige le destinataire à donner sa si-

gnature. Mais s'il refusait de la donner, la Compagnie serait en droit de refuser de livrer les colis tant qu'elle n'aurait pas reçu une décharge de sa responsabilité.

Le facteur ou le camionneur doivent veiller à ce que la signature soit bien donnée par le véritable destinataire.

Si par erreur, faute de se renseigner d'une façon suffisante, ils livrent les colis à un tiers, ils engagent la responsabilité de la Compagnie.

Le second cas est celui dans lequel le destinataire refuse de recevoir, ou ne peut recevoir, les marchandises présentées à son domicile.

Diverses raisons peuvent motiver la non acceptation.

Les colis peuvent être avariés. Ils peuvent ne pas avoir été envoyés sur la demande du destinataire. Ou bien encore, la livraison a été faite trop tard.

Le destinataire est dans son droit en refusant la marchandise dans ces divers cas.

La Compagnie ne peut s'en prendre qu'à l'expéditeur qui a fait une expédition sans ordre, après les délais convenus, etc., ou encore à elle-même, si elle a détérioré les marchandises.

Le destinataire doit pouvoir vérifier l'état des marchandises présentées par le camionneur avant le départ de celui-ci. Le camionneur n'a pas le droit de s'opposer à cette vérification lors de la livraison.

Autrefois le destinataire ayant reçu les marchandises et payé le prix du transport sans protestations ni réserves (art. 105, Code Com.), toute action du destinataire contre la Compagnie de chemins de fer était éteinte. (Jurisp. constante, C. Cas. 6 février 1877, L. F. v. 10, p. 45.)

Aujourd'hui si le destinataire ne fait la vérification des colis que postérieurement au départ du camionneur, il

peut encore notifier une protestation motivée au transporteur dans les délais légaux fixés par l'art. 103 du C. de Com., modifié par la loi du 11 avril 1888. (L. F. 1888, p. 82; Thal. nos 1021 et s.)

Les marchandises ayant été camionnées et déchargées, il y a une dernière opération à accomplir par le destinataire, c'est le paiement de la taxe lorsque celle-ci n'a pas été payée par l'expéditeur.

Le prix est perçu par la Compagnie ou par son représentant.

Le paiement peut être fait, disons-nous, soit par l'expéditeur, soit par le destinataire. La détermination du débiteur peut offrir des difficultés, par exemple, dans le cas suivant. Des marchandises livrables en gare ont été camionnées chez le destinataire, à la demande de ce dernier, puis le destinataire refuse les marchandises et l'expéditeur consent à les reprendre sans condition. La Compagnie doit-elle demander le paiement du camionnage à l'expéditeur ou bien au destinataire qui avait donné l'ordre de l'effectuer? Assurément le destinataire demandant le camionnage (ou le factage) à domicile, obligatoire pour la Compagnie, contractait par cela-même l'obligation de payer le prix du service accompli. Mais il y a eu résolution de la vente, résolution sans condition imposée au destinataire par l'expéditeur; le destinataire acheteur n'a plus d'obligation. Le vendeur expéditeur devient responsable de toutes les charges qui grèvent la marchandise et de toutes les conséquences du contrat de transport. La Compagnie a donc le droit de réclamer le paiement total y compris celui du camionnage à l'expéditeur, droit garanti par un privilège et un droit de rétention pour le prix principal et pour ses accessoires. Ainsi la Compagnie profite :

de la résolution du contrat intervenu entre l'expéditeur et le destinataire bien qu'elle ait été complètement étrangère à cette résolution. Le transporteur n'a point à apprécier les difficultés survenues entre le vendeur et l'acheteur. (12 juill., 1895. Trib. Com. Limoges, L. F. 1896, p. 17.)

Les taxes à payer seront doublées lorsqu'un double camionnage aura été nécessité soit par la faute de l'expéditeur, si celui-ci a commis une erreur d'adresse, soit par la faute du destinataire, si celui-ci a refusé à tort la marchandise présentée.

Mais les Compagnies ou leurs entrepreneurs de factage et de camionnage ne peuvent, même dans le cas où le service n'est pas obligatoire et a lieu du domicile à la gare, percevoir des droits en dehors des taxes fixées dans les tarifs. Si pareil fait se produisait, les tribunaux feraient application de l'article 24 de la loi du 15 juillet 1845. (Cas. 20 mai 1865, S. 65. 1. 388; P. 65. 993; D. 65. 5. 72.)

C'est à l'expéditeur à veiller à ce que le destinataire ne puisse refuser les marchandises lors de leur présentation. Faute d'acceptation des marchandises par un destinataire non prévenu de leur expédition, les divers droits d'octroi ou même de douane dont les frais auraient été avancés par la Compagnie mandataire de l'expéditeur retomberaient à la charge de celui-ci. (Cas. 19 déc. 1866, S. 67. 1. 33; P. 67. 49; D. 67. 1. 13.)

La taxe de factage ou camionnage est due autant de fois qu'il y a de colis distincts expédiés à des négociants différents, alors même qu'il n'y aurait eu qu'une seule expédition. (C. Cas. 2 juillet 1871, S. 71. 1. 58; P. 71. 174; D. 71. 1. 234.)

La raison est toujours cette application du principe en vertu duquel les Compagnies ne peuvent modifier les taxes à percevoir, ni directement, ni indirectement.

Si la Compagnie a commis une erreur dans l'application des taxes de camionnage, elle a une action pour réclamer le complément de la taxe. Elle doit, en effet, toujours percevoir intégralement les taxes fixées. (C. Cas. 20 mai 1865, S. 65. 1. 388; P. 65. 993; D. 65. 5. 72; C. Cas. 20 juillet 1871, S. 71. 1. 58; P. 71. 474; D. 71. 1. 234.)

Le privilège du transporteur s'étend au prix du factage et du camionnage comme à tous les autres frais accessoires, ainsi que nous l'avons dit dans les généralités. (Paris, 8 mai 1857, S. 57. 2. 520; P. 57. 826.)

§ VI. — Nous n'insisterons pas sur la question de responsabilité du factage et du camionnage à l'arrivée. Elle est exposée en de nombreux ouvrages.

Dans le cas où la Compagnie traite avec un entrepreneur en vertu de l'article 98 du Code de com. elle est responsable du voiturier qu'elle se substitue. Elle ne peut se soustraire à cette responsabilité, car l'article 52 du cahier des charges § 1 déclare que la Compagnie répondra de l'intermédiaire qu'elle aura choisi pour faire le factage ou le camionnage lorsqu'elle ne les accomplit pas elle-même. Il y a donc en pareil cas deux personnes responsables vis-à-vis des expéditeurs et destinataires : 1<sup>o</sup> le concessionnaire pour le factage ou camionnage ; 2<sup>o</sup> la Compagnie.

L'intérêt de la Compagnie sera toujours de ne traiter qu'avec des entrepreneurs offrant des garanties sérieuses.

La responsabilité de la Compagnie est variable.

L'expédition a-t-elle eu lieu avec application des tarifs généraux, au cas d'avarie constatée par le destinataire, d'après les termes des articles 1784 du Code civil et 103 du Code de com., la Compagnie doit prouver que les avaries et pertes résultent d'un cas fortuit ou de force majeure. Faute

de faire cette preuve, elle doit payer au demandeur des dommages et intérêts.

L'expédition adressée au domicile a-t-elle été faite sur la demande de l'expéditeur avec application d'un tarif spécial « sans garantie », il y a dans ce cas soudure entre le tarif spécial et le tarif de factage ou de camionnage, et comme conséquence de la soudure la clause de « non garantie » a son effet pour tout le transport. La jurisprudence de la C. de cas. est en ce sens. (C. cas. 14 décembre 1887. *Revue générale des chemins de fer* 1888, 2, 141 ; C. cas. 4 août 1884. *Bul.* 1884 p. 222).

Rappelons que suivant la jurisprudence de la Cour de cassation la clause de non garantie laisse subsister toute entière la responsabilité de la Compagnie quant aux fautes de ses agents et a seulement pour effet, par dérogation aux règles ordinaires en matière de transport, de mettre la preuve de ces fautes à la charge des expéditeurs ou destinataires et de faire supporter par ceux-ci les avaries qui seraient la conséquence naturelle du mode de transport librement choisi par l'expéditeur. (Thal. n° 1012).

§ VII. — Toutes les opérations du camionnage et du factage que nous avons étudiées doivent être accomplies dans un certain délai. Les conditions d'application des délais ne ressortent pas toujours des textes des tarifs des Compagnies ; diverses questions délicates peuvent naître de cette absence d'indications. Nous les réunissons en un même paragraphe.

Les Compagnies ne sont pas toujours obligées d'opérer le factage et le camionnage dans certains délais déterminés à l'avance ; mais lorsque ces délais sont fixés par les tarifs ou par des arrêtés ministériels, ils restent indé-



pendants des circonstances de fait qui peuvent survenir, tantôt à l'avantage des Compagnies, tantôt à leur préjudice. Celles-ci ne sauraient jamais être réputées en faute pour avoir usé du bénéfice de la loi et avoir utilisé toute la durée des délais. Par exemple, elles ont droit de refuser de remettre au camionneur du destinataire, les marchandises dont la remise immédiate pourrait avoir lieu, attendu qu'un certain délai après l'arrivée du train leur est accordé. (C. Cas. 5 avril 1876. L. F. p. 110, v. 9.)

Les Compagnies ne peuvent même pas s'engager à transporter les colis dans des délais moindres que ceux fixés par l'arrêté ministériel. Il est de principe que les règlements et tarifs en matière de transports par chemins de fer sont obligatoires pour les Compagnies comme pour les expéditeurs, et que toute convention contraire est illicite et nulle. (C. Cas. 6 décembre 1876, L. F. p. 224, v. 9.)

En admettant que les Compagnies aient l'habitude d'abréger pour certaines expéditions les délais réglementaires en faveur de certains commerçants, ces dérogations non obligatoires par elles-mêmes, ne sauraient créer le droit d'être traités de la même manière pour les autres destinataires à qui sont adressées les marchandises de la même espèce. Si les plaignants ont éprouvé un préjudice, c'est aux tribunaux qu'il appartient de constater si ce préjudice est imputable à la Compagnie, mais il ne suffit pas qu'un destinataire ait joui d'une faveur pour que les Compagnies soient forcées de faire bénéficier tout le monde de la même faveur. (C. Cas. 10 avril 1878. L. F. p. 109, v. 11.) Le changement des conditions ne peut résulter que d'une modification du texte des tarifs.

Une Compagnie peut-elle, sans motif autre que celui de favoriser son service de camionnage, retenir des mar-

chandises dont la remise immédiate au destinataire peut avoir lieu ?

L'article 4, arrêté ministériel du 12 juin 1866, accorde un délai de deux heures, après l'arrivée du train, pour livrer la marchandise en G. V. Les Compagnies ont la faculté d'user de ce délai dans toute son étendue et ne peuvent être privées sous aucun prétexte du bénéfice de la loi. Si les Compagnies en profitent pour favoriser leurs services de camionnage ou de factage, et si elles ne font l'application rigoureuse du règlement qu'au destinataire qui n'emploie pas leur camionnage ou leur factage, elles sont dans leur droit. (C. Cas. 10 mai 1876. L. F. p. 132, v. 9.)

Le droit de se prévaloir de toute la durée du délai présente encore un intérêt pour les Compagnies. Aux termes de l'art. 1302 du Code civil, le débiteur d'un corps certain est responsable de la perte survenue sans sa faute, lorsqu'il est en demeure de remplir son obligation, à moins qu'il ne soit prouvé que la chose eût péri chez le créancier, si elle eût été livrée. Si les marchandises sont livrables à domicile, les Compagnies ont droit, en sus du délai du transport sur la voie ferrée, à un délai supplémentaire. Avant l'expiration de ce délai, les Compagnies ne peuvent être considérées comme étant en demeure de livrer la marchandise, et par suite rendues responsables de sa perte. (C. Cas. 18 juillet 1876. L. F. p. 215, v. 9; Thal. n° 981 et la note, n° 1000.)

On peut ajouter enfin que les Compagnies sont soumises à un délai pour le transport de gare à gare : parfois elles sont en retard et peuvent regagner le temps perdu en faisant exécuter rapidement le factage ou le camionnage à l'arrivée. Les Compagnies ont donc grand intérêt à pouvoir utiliser à leur gré la totalité des délais sans que le

destinataire puisse se plaindre, sous aucun prétexte, de ce que le factage ou le camionnage ont été accomplis au dernier moment.

D'après un jugement du tribunal de Commerce de Clermont l'Hérault, 30 janvier 1877, un destinataire de marchandises livrables à *domicile* peut se les faire livrer en gare, mais seulement après l'expiration d'un délai total comprenant les délais de transport sur voie ferrée et ceux du camionnage de la gare au domicile de ce destinataire.

Ce jugement paraît en désaccord avec la jurisprudence précédemment exposée pour ce qui concerne le droit du destinataire de substituer la livraison en gare à la livraison à domicile, à moins qu'il ne résulte de l'espèce que le destinataire a fait tardivement sa déclaration.

Les délais de factage à l'arrivée ont été fixés pour Paris dans l'arrêté ministériel du 16 mars 1884 : cinq heures pour les denrées alimentaires à destination des halles et marchés et dix heures pour tous les autres articles de messagerie en déduisant pour le calcul de ce second délai les heures de nuit, (de huit heures du soir à six ou sept heures du matin selon la saison).

Les Compagnies ont essayé de se soustraire à ces obligations étroites. Elles se sont pourvues contre l'arrêté ministériel du 16 mars 1884. En attendant la fin du procès, l'arrêté a été exécuté. Les Compagnies ont émis en 1894 des propositions allant à l'encontre du dit arrêté. Elles demandaient vingt-quatre ou quarante-huit heures selon les cas. Le ministre a maintenu sa décision antérieure. Puis le Conseil d'Etat par un arrêt du 22 juin 1894 a reconnu la légalité de l'arrêté du 16 mars 1884. Les Compagnies ont donc été obligées d'insérer dans leurs conditions générales d'application des tarifs de camionnage dans Paris

publiées en avril 1897, le texte de la décision ministérielle du 28 août 1896.

« Art. 24. — A l'arrivée les articles de messagerie, marchandises à G. V., finances et valeurs sont transportés au domicile du destinataire dans les délais fixés par l'arrêté ministériel du 16 mars 1884 (art. 1<sup>er</sup>); cinq heures pour les denrées alimentaires à destination des halles centrales, dix heures pour les autres articles de messagerie.

« Art. 25. — Ces deux délais seront comptés à partir de l'arrivée effective du train réglementaire qui a dû effectuer le transport; mais on déduira pour le calcul du second les heures de nuit, telles qu'elles sont déterminées par l'art. 5 de l'arrêté du 12 juin 1866 pour la livraison en gare des expéditions en G. V. (art. 2 de l'arrêté ministériel du 16 mars 1884).

« Art. 26. — Pour les expéditions primitivement adressées en gare et livrées ensuite à domicile sur l'ordre des destinataires, les délais fixés par l'arrêté ministériel du 16 mars 1884 courront à partir du moment où l'ordre de livraison à domicile aura été reçu par la gare. »

Il y a quelques observations à présenter sur ces textes.

Dans le paragraphe 2, les mots « halles centrales » ont été substitués, à la demande des Compagnies, aux mots « halles et marchés ». Elles ont prétendu que le délai de cinq heures qui leur était laissé pour la livraison des denrées alimentaires à destination des halles et marchés ne pouvait être observé que pour les halles centrales. Il leur est absolument impossible, disent-elles, sans une augmentation de matériel, et, par conséquent de frais considérables nullement en rapport avec l'importance des livrai-

sons à faire, de desservir les cinquante-quatre marchés de Paris dans un délai de cinq heures.

L'avis du Comité consultatif des Chemins de fer fut au fond favorable aux Compagnies. Mais l'arrêté du 16 mars 1884 ne pouvait être implicitement abrogé par voie d'homologation d'un tarif.

C'est l'arrêté lui-même qui devait être révisé.

Le ministre des travaux publics par la décision en date du 28 août 1896 modifia les conditions d'application des tarifs de camionnage et de factage dans Paris fixées par la décision ministérielle du 27 avril 1895. Le § 24 est devenu ce qui suit : « A l'arrivée les articles de message-  
« rie, etc..... cinq heures pour les denrées alimentaires  
« à destination des *halles centrales*, dix heures pour les  
« autres articles de messagerie. »

Les Compagnies de chemins de fer ont depuis le mois d'avril 1897 inscrit en lettres italiques, ainsi que cela doit se faire pour les arrêtés ministériels en vigueur et conformément à une dépêche ministérielle du 27 avril 1895, l'article cité plus haut. Mais elles ont reproduit l'art. 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 16 mars 1884 d'une façon inexacte.

Cet arrêté disait : « A destination des halles et marchés » et non « à destination des halles centrales ». Elles devaient mettre les mots « halles centrales » en lettres ordinaires, car c'est une disposition nouvelle résultant de l'arrêté du 28 août 1896 modifiant le précédent arrêté.

Peut-être les Compagnies ont-elles hésité sur les cas d'application de cette règle, imposée par l'administration :  
« Les dispositions qui résultent des lois, ordonnances,  
« décrets et arrêtés ministériels en vigueur sont imprimées en italique avec indication entre parenthèses de  
« la date du document et du numéro de l'article dont la

« disposition est la reproduction ». (Dépêche 2 avril 1895.) Cette règle aurait besoin d'être interprétée au moins au point de vue de ce qui concerne le cahier des charges dont les dispositions sont reproduites en caractères ordinaires.

Les Compagnies pour les articles de messagerie autres que ceux à remettre aux halles centrales trouvaient le délai de 10 heures trop court. Elles estimaient qu'il était indispensable de donner une marge plus grande pendant certaines périodes de trafic extraordinaire.

Le Ministre ne s'est pas montré favorable à cet allongement de délai de livraison à certaines époques de l'année.

L'art. 3 de l'arrêté du 16 mars 1884 prévoyait un allongement exceptionnel de 2 heures et cet article 3 n'a pas été reproduit.

Il est un autre point fort important sur lequel le Ministre n'a pas encore imposé une obligation étroite aux Compagnies. Nous voulons parler de la limitation des heures entre lesquelles les marchandises peuvent être présentées chez les destinataires. Jusqu'ici l'heure de livraison n'a donné lieu à aucun abus de la part des Compagnies. Il serait d'ailleurs assez difficile de la réglementer sans modifier les conditions de délai résultant de l'arrêté (ou décision ministérielle) du 28 août 1896. Alors qu'on ne cesse de réclamer la prompte livraison des colis en G. V., on ne saurait introduire des limitations de nature à produire un effet contraire.

L'art. 27 de l'arrêté du 28 août 1896 crée une exception pour le factage les jours fériés.

« Art. 27. Les marchandises pour lesquelles la remise « à domicile aura été prescrite par l'expéditeur ne seront



« pas présentées au destinataire les dimanches et jours  
« fériés, lorsque la demande écrite en aura été faite soit  
« par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition, soit  
« par le destinataire.

« Art. 28. Le fait de la demande, dans les conditions  
« ci-dessus indiquées, dégage complètement la Compa-  
« gnie des conséquences de la non-livraison des colis les  
« dimanches et jours fériés. »

Nous avons déjà signalé cet article à propos du factage au départ.

Le texte ci-dessus reproduit à peu près le texte actuellement inséré dans les conditions générales communes à toutes les Compagnies article 49, mais il est plus complet, car il exige une demande écrite. Le Ministre juge indispensable, pour éviter des contestations toujours possibles à l'occasion du factage dans Paris (et aussi du camionnage), qu'un ordre de cette nature ne puisse être donné que par écrit soit par le destinataire soit par l'expéditeur. La même règle devrait être étendue au camionnage en province : il serait assurément très logique de modifier sur ce point l'article 49 des conditions générales P. V.

Examinons maintenant les délais de factage en province. Ces délais seraient utilement fixés par le Ministre.

Actuellement les Compagnies du Nord, de l'Est, de l'Orléans, et de l'Ouest, ne s'engagent pas à accomplir ce service à l'arrivée dans un temps déterminé. Si les Compagnies sont tenues de livrer certaines denrées deux heures après l'arrivée des trains qui les ont transportées, ce délai s'applique seulement aux livraisons en gare et non à celles à domicile. (C. Cas. 30 novembre 1869. S. 70. I. 441 ; P. 70. 264 ; D. 70. I. 29.)

Etant donné ce silence sur le délai supplémentaire pour

opérer le factage, il appartiendra aux tribunaux, au cas de contestation entre les Compagnies et le public, d'apprécier en fait si le factage a été exécuté en temps convenable ou trop tardivement. (C. Cas. 19 février 1872. S. 72. I. 77; P. 72. 461; D. 72. I. 446; C. Cas. 18 juillet 1876. S. 77. I. 76; P. 77. 459; D. 76. I. 375.)

L'administration des chemins de fer de l'Etat démontre la possibilité de réduire les délais de factage à un temps très bref. Voici la condition insérée dans son tarif.

« A l'arrivée les articles de messagerie, finances et valeurs sont transportés au domicile du destinataire au plus tard dans un délai de 6 heures en sus des délais fixés pour la livraison en gare.

« Les heures de nuit ne sont pas comprises dans le décompte ci-dessus, le délai pour les marchandises arrivées entre 8 heures du soir et 6 heures du matin commence à courir à partir de 6 heures du matin ».

Les Compagnies du Midi et de P. L. M. font le transport des marchandises au domicile du destinataire au plus tard dans les 24 heures qui suivent leur arrivée effective en gare.

L'article fixant le délai pour la Compagnie de P. L. M. mérite d'être cité. On verra qu'il ne diffère que dans la forme de l'article fixant le délai de factage dans Paris. C'est un premier pas, au point de vue de la question qui nous occupe, vers cette uniformité à laquelle doivent tendre les réglementations des Compagnies qui doivent un jour toutes faire retour à l'Etat. Voici le texte : « A l'arrivée, les articles de messagerie, marchandises à G. V., finances et valeurs sont transportés au domicile des destinataires, au plus tard dans les 24 heures qui suivent leur arrivée effective en gare. Toutefois les

« marchandises à destination des gares P. L. M. pourvues  
« d'un service de factage, et pour lesquelles la remise à  
« domicile aura été prescrite par l'expéditeur ne seront  
« présentées au destinataire ni les dimanches, ni les jours  
« fériés, lorsque la demande écrite en aura été faite, soit  
« par l'expéditeur sur la note de remise, soit par le desti-  
« nataire, ou au moyen d'une lettre adressée à la gare  
« d'arrivée. L'expéditeur ou le destinataire devra spécifier  
« sur cette note ou cette lettre que la Compagnie P. L. M.  
« ne pourra être recherchée, à aucun titre, pour les consé-  
« quences de la non livraison des colis les dimanches ou  
« les jours fériés ».

Il nous reste à signaler la création d'un factage accéléré, moyennant des taxes plus élevées, par la Compagnie d'Orléans pour les livraisons à domicile aux divers points du réseau et de la ligne de Paris à Sceaux et à Limours, et par la Compagnie de P. L. M. pour les villes de Paris, Lyon et Marseille.

La livraison à domicile a lieu dans les deux heures de l'arrivée du train qui a amené les colis. Toutefois les colis transportés par les trains arrivant après huit heures du soir ne sont livrés que le lendemain matin dans les deux heures qui suivent l'ouverture réglementaire de la gare.

Les conditions de délai de factage à Paris, malgré le dernier arrêté ministériel, ne sont donc pas encore toujours les mêmes pour toutes les Compagnies. Le factage accéléré pourrait être organisé par chacune d'entre elles.

Il est une autre innovation faite par la Compagnie d'Orléans. Sous le nom de factage, elle opère la livraison des bagages à domicile dans Paris. Les délais varient selon que les voyageurs utilisent le factage ordinaire ou le factage accéléré ou les sous-facteurs.

De même que pour le factage, le Ministre, par deux décisions ministérielles des 27 avril 1895 et 28 août 1896, a fixé les conditions d'application des tarifs de camionnage dans Paris d'une manière uniforme pour toutes les Compagnies. Le délai accordé pour le camionnage à l'arrivée est réglé dans l'article suivant :

« Art. 1<sup>er</sup>. — Pour le camionnage des marchandises à  
« remettre ou à prendre à domicile, les délais fixés par  
« les arrêtés ministériels pour le transport et les opéra-  
« tions de gare, au départ et à l'arrivée, sont augmentés  
« de deux jours. Ce délai ne comprend pas les jours  
« fériés. Il ne pourra être augmenté qu'en cas d'encom-  
« brement ne provenant pas du fait de la Compagnie et  
« notifié au commissaire de surveillance administrative  
« vingt-quatre heures à l'avance, avec rapport justificatif  
« à l'appui. »

« Art. 2. — Pour les marchandises à prendre à domi-  
« cile, de même que pour les marchandises primitive-  
« ment adressées en gare et livrées ensuite à domicile, le  
« délai ne courra qu'à partir du moment où l'ordre écrit  
« d'enlèvement ou de livraison aura été reçu par la gare. »

Les remarques à faire sur ce texte n'ont pas grande importance.

On voit que le commissaire de surveillance n'a pas à prendre l'initiative de la constatation de l'encombrement.

Les Compagnies voulaient s'attribuer un allongement de délai de vingt-quatre heures pour les marchandises primitivement adressées en gare. Elles n'ont pas obtenu gain de cause. Enfin, le point de départ du délai de quarante-huit heures sera facile à établir sans qu'il soit besoin de faire usage de lettres recommandées. Si la Compagnie répond tardivement à l'ordre de camionner à

domicile, il suffira pour le constater, de se faire représenter la lettre du destinataire adressée au chef de gare.

Puis viennent les art. 4 et 5 analogues à ceux déjà cités pour le factage et donnant lieu à la même observation à propos de la *demande écrite*.

Art. 4. — « Les marchandises pour lesquelles la remise à domicile aura été prescrite par l'expéditeur ne seront pas présentées au destinataire les dimanches et jours fériés, lorsque la demande écrite en aura été faite, soit par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition, soit par le destinataire. »

Art. 5. — « Le fait de la demande, dans les conditions ci-dessus indiquées, dégage complètement la Compagnie des conséquences de la non livraison des colis les dimanches et jours fériés. »

L'art. 6 n'a pas son pendant pour le factage :

« A moins de consentement des destinataires, les marchandises ne pourront être livrées ou enlevées à domicile avant sept heures du matin, ni après sept heures du soir. »

Ici le simple consentement des destinataires est substitué à l'autorisation écrite. Le motif est purement pratique. Souvent des livraisons sont à faire à des particuliers absents pendant la journée. Les cas dans lesquels ces derniers reçoivent des marchandises sont trop rares pour qu'ils pensent à donner des autorisations écrites de continuer à livrer avant ou après certaines heures. Il suffit de conserver au public le droit de refuser les marchandises après sept heures du soir, et de maintenir tous les avantages qu'il retirait de la façon de procéder antérieure à la décision ministérielle.

Tel a été l'avis du Ministre. Ainsi le public peut con-

tinuer à recevoir un envoi le jour même après sept heures du soir plutôt que le lendemain, et souvent il y trouve avantage.

Les Compagnies de chemins de fer donnent des indications de délai pour le camionnage à l'arrivée en province beaucoup plus complètes que pour le factage. Les unes, le Nord, l'Est et l'Ouest (qui confond camionnage et réexpédition) donnent le délai en regard du nom de chaque localité desservie. Les autres le P.-L.-M., l'Orléans, le Midi et l'administration des chemins de fer de l'Etat réglementent les délais en des articles de leurs conditions générales de camionnage. Ainsi sur l'Etat, il est dit que le camionnage à domicile a lieu dans un délai de vingt-quatre heures (jours fériés en sus), en plus des délais réglementaires fixés pour la livraison en gare. Pour l'Orléans et le Midi, le camionnage a lieu dans les deux jours qui suivent celui de l'arrivée effective de la marchandise en gare.

Au cas de silence des textes, le calcul du délai pour le camionnage ou le factage doit être fait en prenant pour point de départ l'expiration du jour fixé par les conditions des tarifs pour la livraison en gare. (C. Cas. 25 avril 1877, S. 77. I. 475; P. 77. I. 242; D. 7. I. 198.)

Lorsque une expédition de marchandises a été adressée en gare et que la Compagnie reçoit l'ordre du destinataire de transporter les marchandises jusqu'à son domicile, les délais de camionnage ou factage commenceront à courir seulement à partir du moment où l'ordre transmis par le destinataire à la Compagnie aura été reçu par celle-ci.

On peut se demander si les camionneurs des Compagnies ont droit de livrer les marchandises à toute heure du jour et de la nuit au domicile du destinataire. Il y a des règle-



ments fixant les heures d'ouverture et de fermeture des gares, mais il n'en existe pas fixant d'une manière générale les heures à partir desquelles doit commencer ou cesser la livraison des colis.

Lorsqu'une contestation s'élèvera à ce sujet, ce sera donc une question de fait à apprécier par les tribunaux de savoir si le camionnage a été effectué à une heure trop matinale ou trop tardive. (Trib. com. Seine 22 avril 1868, J. Trib. Com. t. 7, p. 236); C. cas. 4 août 1875, L. F. 1875 p. 216.)

En pareil cas, il nous semble qu'il faudra tenir compte des usages du commerce, de l'époque de l'année, en raison de la différente longueur des jours, des jours de fête, et enfin de la nature des colis. Si ce sont des objets faciles à manier, la livraison sera beaucoup plus simple que celle de marchandises encombrantes pour lesquelles la présence d'un personnel spécial est nécessaire.

Une première réforme serait d'obliger les Compagnies à présenter le tableau des délais toujours sous un même modèle. Une seconde réforme consisterait à obliger deux ou plusieurs Compagnies ayant des gares dans une même ville à observer les mêmes délais dans ces villes.

Nous ne reviendrons pas sur ce que nous avons déjà dit de l'article 49 (art. 13 § 7 et 8 arrêté du 12 juin 1866), conditions générales d'application P. V.

Les Compagnies ont toutes le droit de se conformer aux conditions de l'article 17 des conditions générales sur le camionnage d'office (art. 1. arrêté ministériel 12 janvier 1872).

Ce sont là des règles détachées les unes des autres. Il est à désirer que les Compagnies réalisent pour le camionnage ordinaire en province une uniformité de réglementa-

tion analogue à celle des délais de camionnage dans Paris. Il appartient à l'administration de prendre l'initiative de cette amélioration.

#### SECTION IV. — Taxes de factage et de camionnage.

§ I<sup>er</sup> — L'un des griefs les plus souvent articulés contre les Compagnies de chemins de fer consiste à relever la complication des tarifs et la diversité que les conditions d'application présentent d'une Compagnie à l'autre.

Pour y remédier, l'administration a demandé aux Compagnies de se concerter et de proposer des textes uniformes pour la classification des marchandises et pour les conditions d'application des tarifs généraux et des tarifs spéciaux.

Le Comité consultatif, en 1893, 1894, 1895, a émis un avis favorable à une classification uniforme des marchandises et à une rédaction uniforme des tarifs généraux de G. V. et de P. V.

Plus tard, en 1896, le Comité a proposé des conditions générales d'application des tarifs spéciaux de P. V. *communs* à plusieurs réseaux.

Dans cette révision des tarifs, il n'a pas été question des tarifs de factage et de camionnage, sauf pour Paris (décision ministérielle 28 août 1896).

On peut cependant être frappé de ce que chacun de ces tarifs de camionnage et de factage, pour chaque Compagnie, contient des indications de conditions d'application analogues à celles des autres Compagnies. Ces clauses pourraient être généralisées. D'autre part, beaucoup de condi-

tions intéressantes pour le public ne figurent pas dans les recueils de tarifs.

Enfin, des tarifs de deux ou plusieurs Compagnies dans une même ville diffèrent souvent tant par la forme que par le fond. Il résulte de cet état de choses des diversités difficiles à expliquer et en tout cas des répétitions ou des omissions qui rendent le recueil des tarifs de factage et de camionnage difficile à consulter. Pour éviter ces inconvénients, le Ministre pourrait inviter les Compagnies à fournir un travail d'unification. Elles condenseraient dans un même texte les conditions d'application communes à tous les services de factage et de camionnage. Ce serait un article à ajouter aux conditions générales d'application des tarifs. Elles ne laisseraient dans chaque tarif spécial que les conditions particulières à ce tarif.

La seule simplification faite jusqu'à ce jour pour ces tarifs est celle établissant un tarif commun de factage et de camionnage dans Paris. C'est un point de départ.

Nous insistons sur ces idées de tendance à l'uniformité. Elles ont de l'importance. Il ne faut pas perdre de vue que les services des différents réseaux doivent un jour faire retour en une même main, celle de l'État. L'uniformité ne peut s'établir brusquement ; c'est à l'aide de réformes lentes qu'il sera possible d'arriver à la suppression de différences peu explicables. Ces réformes sont en ce moment très indiquées pour les tarifs de factage et de camionnage.

Ces services sont dispendieux. Les Compagnies sont fondées à réclamer de ce chef une rémunération proportionnée à la responsabilité encourue et aux dépenses qu'entraîne l'obligation d'opérer le transport dans des délais assez courts.

Les taxes des frais accessoires sont solidaires de leurs

conditions d'application et l'on ne peut modifier celles-ci sans influencer le taux de recettes.

Une réglementation plus ou moins étroite rend les dépenses plus ou moins considérables. Les prix à percevoir doivent être fixés par le Ministre. ^

Nous savons que l'art. 44 de l'ordonnance de 1846 impose aux Compagnies l'obligation de soumettre à l'approbation du Ministre les tableaux des taxes, sans distinguer si les services sont obligatoires ou facultatifs. Cette obligation se trouve confirmée par l'article 52, § 3, du cahier des charges, ainsi conçu : « Des tarifs à percevoir  
« seront fixés par l'administration, sur la proposition de  
« la Compagnie ; ils seront applicables à tout le monde  
« sans distinction. »

La décision du Ministre est en général une approbation des propositions des Compagnies ; on dit alors qu'il y a homologation. Il ne faut pas croire que le Ministre renonce au droit important de fixation. Qui peut le plus, peut le moins : et si le Ministre voulait user de son droit dans toute son étendue les Compagnies ne sauraient le lui contester. Il n'est pas exact de dire comme le font certains auteurs (Féolde par exemple) : « Les tarifs de factage et  
« de camionnage sont entièrement assimilés aux tarifs de  
« transports par la voie de fer, ils sont soumis à l'homologation ministérielle. » Non les taxes de ces services doivent être fixées par l'administration supérieure, mais celle-ci peut se contenter d'une simple homologation, voilà ce qui est vrai.

§ II. — Nous n'étudierons pas tout le détail des taxes de factage et de camionnage. Pour connaître les taxes, il faut se reporter aux tarifs de factage et de camionnage

spéciaux à chaque Compagnie. Les prix à percevoir non-seulement varient avec les Compagnies, mais pour chaque Compagnie ils varient selon les villes et cela pour la G. V. et pour P. V. Une étude détaillée serait, on le comprend, longue et sans intérêt; nous exposerons seulement quelques idées générales.

Chaque Compagnie adresse des propositions pour son propre réseau sans tenir compte de ce qui se passe sur les autres Compagnies. De là cette grande diversité de taxes à laquelle le Comité consultatif pourra apporter d'utiles réformes et une tendance à la généralisation de prix identiques pour toutes les Compagnies. Actuellement les tarifs diffèrent complètement les uns des autres, sauf à Paris.

En effet, en dehors de Paris, tandis que les taxes de factage et de camionnage de la Compagnie P. L. M. sont les mêmes au cas de marchandises prises ou livrées à domicile et de marchandises remises dans les bureaux de ville, les tarifs du Nord, de l'Est, de l'Orléans fixent des prix différents pour le factage et le camionnage des marchandises quand elles sont remises dans les bureaux de ville, ou bien quand elles sont prises ou livrées à domicile, et les tarifs de l'Est et de l'Etat établissent des prix différents selon qu'il s'agit de marchandises expédiées ou reçues.

Les Compagnies devraient avoir, au moins dans une même ville où plusieurs d'entre elles se trouvent avoir une gare, des prix identiques. Or, il n'en est pas toujours ainsi. Le public est en droit de s'étonner de ces différences. On ne conçoit pas pourquoi le camionnage serait plus dispendieux pour une Compagnie que pour l'autre.

Une tentative a été faite dans le sens de l'unification par

la Compagnie d'Orléans. Elle a deux tableaux de taxes. L'un dit « uniforme » s'applique dans les villes où seule la Compagnie d'Orléans a des gares. Puis elle a un tableau de taxes exceptionnelles. Celles-ci sont établies pour les villes où d'autres Compagnies ont aussi des services de factage. La Compagnie d'Orléans élève alors ses taxes pour percevoir les mêmes prix que les autres Compagnies. Elle ne fait pas la contre-partie et ne poursuit pas jusqu'au bout l'unification. Si les autres Compagnies ont des taxes inférieures aux siennes, elle maintient son taux plus élevé.

Non seulement les taxes sont variées, mais les tableaux de taxes de factage présentent aussi, au point de vue de la forme, la plus grande diversité. Il serait possible assurément d'obtenir des Compagnies des propositions de rédaction sur un même modèle.

Les conditions générales d'application des tarifs de factage et de camionnage trouveraient leur place tout naturellement à la suite des textes sur les frais accessoires dans les conditions générales des transports en G. V. et en P. V., ainsi que nous avons déjà eu occasion de le dire. Quelques-unes y figurent déjà (art. 53, T. g. G. V.; art. 17 et art. 49 T. g. P. V.).

Puis pour chaque Compagnie serait dressé un premier tableau des taxes à percevoir.

Ce tableau ne serait pas confondu ainsi qu'il l'est actuellement pour la Compagnie de l'Ouest T. g. G. V. avec le tableau des réexpéditions.

Un second tableau spécial à chaque Compagnie pourrait être établi pour le factage et le camionnage à Paris, si toutefois il est actuellement impossible de fixer un tableau unique pour ce service dans Paris.



Un troisième tableau fixerait les taxes du factage accéléré créé par certaines Compagnies.

Plusieurs conditions d'application pourraient être facilement généralisées. Voici la première : « Les marchandises  
« conduites à domicile et dont le destinataire serait  
« inconnu ou refuserait de prendre livraison sont rame-  
« nées en gare et le factage en retour est taxé au même  
« prix que le factage à l'aller. »

Pour la Compagnie du Nord, cette clause figure dans les conditions générales de factage et de camionnage dans Paris et les départements. L'Est, l'Orléans, l'Etat, le Midi, et l'Ouest gardent le silence au cas de G. V.

L'Orléans, au cas de camionnage, a une condition générale pour la banlieue de Paris ainsi conçue : « Les mar-  
« chandises conduites à domicile et dont le destinataire  
« serait absent ou inconnu, ou refuserait de prendre  
« livraison seront ramenées en gare. Dans ce cas, en sus  
« du prix du camionnage à l'aller, il sera perçu, pour le  
« retour en gare, moitié des prix fixés ci-dessus pour la  
« livraison à domicile ».

La Compagnie de l'Ouest a une clause analogue dans les conditions générales de son camionnage,

Pour le P. L. M. c'est une condition générale de tout factage : « La messagerie, les marchandises, les finances  
« et valeurs conduites à domicile et dont le destinataire  
« serait absent ou inconnu, ou refuserait de prendre  
« livraison, seront ramenées en gare. Dans ce cas, le  
« prix du factage à l'aller sera également appliqué pour  
« le retour en gare, c'est-à-dire qu'il sera perçu double  
« factage. »

Le Ministre a fixé cette condition d'application pour le camionnage art. 7 et pour le factage art. 9, pour Paris,

La rédaction du P.-L.-M. plus complète que celle de la Compagnie du Nord, ou encore celle fixée pour Paris donnerait une utile solution à cette question des taxes de factage à appliquer aux colis dans le cas où la remise n'a pas pu être effectuée.

Voici une autre clause qui nous paraît devoir être généralisée.

« Exceptionnellement les articles de messagerie, marchandises à G. V. et colis postaux sont, sur la demande des expéditeurs, enlevés à leur domicile, aux mêmes prix et conditions que s'ils étaient remis dans les bureaux de ville, lorsque la remise en est faite par chargement complet de voiture, sans que, dans ce cas, la taxe totale perçue pour le factage du domicile à la gare puisse être inférieure à 10 francs pour une voiture à un cheval, pouvant porter au maximum 1.000 kilos et à 20 francs pour une voiture à deux chevaux pouvant porter au maximum 2.000 kilos. »

Les Compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans, adoptent ces conditions pour le factage dans Paris.

C'est une condition générale du factage pour le P.-L.-M. L'administration des chemins de fer de l'Etat, le Midi et l'Ouest n'ont pas encore adopté cette clause dans leurs tarifs.

Voici une dernière condition déterminative des taxes de factage qui, sous certaines réserves, paraît avoir un caractère de généralité.

« Pour les masses indivisibles pesant plus de 3.000 kilos pour les objets dont la longueur dépasse 10 mètres et pour les objets qui eu égard à leurs dimensions ne peuvent être chargés dans les fourgons de factage de la Compagnie, le factage est traité de gré à gré. »

La Compagnie du P.-L.-M. pour la G. V. et la P. V. et l'administration des chemins de fer de l'Etat dans leurs conditions générales inscrivent cette clause. Cela peut conduire à permettre des traités de faveur. Dans tous les cas, il n'est pas tenu compte du § 2. Art. 52 du cahier des charges, « les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie. Ils « seront applicables à tout le monde sans distinction. »

Il y aurait lieu de compléter la clause en question en disant que si la Compagnie transporte des masses pesant plus de 3.000 kilos, etc., elle devra pendant trois mois au moins accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feront la demande. Ce serait une prescription analogue à celle de l'art. 46 du cahier des charges sur les masses indivisibles,

La rédaction des conditions générales de camionnage de l'Ouest peut servir de modèle :

« Dans le cas où, sur la demande qui lui en serait faite,  
« la Compagnie consentirait à se charger du camionnage  
« des masses indivisibles pesant plus de 5.000 kilos et  
« des objets d'une longueur supérieure à 15 mètres, elle  
« devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes  
« facilités à tous ceux qui en feraient la demande. Les  
« prix applicables à ces camionnages seront fixés par  
« l'administration supérieure sur la proposition de la  
« Compagnie. »

Notons que presque toutes les Compagnies admettent le principe suivant pour le camionnage : « La taxe est perçue par fraction indivisible de 10 kilos. » Ouest, Nord, P.-L.-M., État, Midi.

Sur l'Orléans : « La taxe est appliquée par fraction

« indivisible de 10 kilos avec un minimum de perception  
« de 0 fr. 25. »

Certaines surtaxes sont établies pour les marchandises fragiles ou encombrantes ou pesant moins de 200 kilos, sous le volume d'un mètre cube, ou contenant des matières dangereuses.

Enfin les destinataires doivent traiter de gré à gré pour le camionnage des masses indivisibles d'un certain poids et d'une certaine longueur.

Un tarif spécial de transport, appliqué seulement sur demande, existe sur toutes les Compagnies pour les colis pesant moins de 5 kilos, qui ne renferment ni matières dangereuses, ni petits animaux et dont la valeur n'excède pas 100 francs. Lorsque ces colis doivent être portés à domicile, dans les localités desservies par les Compagnies de chemins de fer, ou par un service de factage ou de camionnage, il est perçu pour ce transport à domicile une taxe de 0.25. Ces dispositions ont été complétées et modifiées par une loi récente du 15 juillet 1897.

Il s'agit d'une convention additionnelle à la convention du 15 janvier 1892, concernant le service des colis-postaux, conclue le 12 novembre 1896, entre l'administration des Postes et Télégraphes et les administrations et Compagnies des Chemins de fer de l'État, de l'Est, du Midi, du Nord, d'Orléans, de l'Ouest, et de Paris-Lyon-Méditerranée.

Cette convention est ainsi conçue :

« Art 1<sup>er</sup>. — Les Compagnies de chemins de fer s'en-  
« gagent à effectuer, à l'intérieur de la France continen-  
« tale, le transport des colis de 5 à 10 kilos, ne dépassant  
« pas la dimension de 1 m. 50 dans un sens quelconque,  
« au prix de 1 fr. 25 en gare et de 1 fr. 50 à domicile. Ces

« taxes comprennent le droit de timbre de 0 fr. 10 revenant au trésor.

« Art. 2. — La taxe afférente au retour d'un remboursement de 500 francs et au dessous sera fixée, quelle que soit la catégorie du poids du colis postal, à 0 fr. 60 (y compris le droit de timbre de 0 fr. 10) quand le montant du remboursement encaissé devra être versé entre les mains de l'expéditeur à la gare ou au bureau de ville d'expédition, et à 0 fr. 85 (y compris le droit de 0 fr. 10) lorsque ce remboursement devra être effectué à domicile.

« Art. 3. — Le maximum de l'indemnité afférente à la perte, à l'avarie ou à la spoliation d'un colis postal ordinaire de 5 à 10 kilos ne pourra excéder 40 francs et, pour les colis avec valeur déclarée, le montant de cette valeur dans les conditions de l'article 7 du décret du 27 juin 1892.

« Art. 4. — Seront applicables aux colis postaux de 5 à 10 kilos toutes les autres dispositions de la convention du 15 janvier 1892 auxquelles il n'est pas dérogé par les stipulations de la présente convention additionnelle ».

L'article 52 du cahier des charges n'a pas pris soin de redire ce qui est déjà exprimé en l'art. 51, à savoir, que la fixation sera annuelle. Les Compagnies ont essayé de se prévaloir de cette différence de rédaction entre les articles 51 et 52 pour contester l'étendue des pouvoirs conférés à l'administration pour la fixation des taxes de factage et de camionnage. Elles ont dit que le Ministre ne pouvait jamais intervenir que si elles, Compagnies, avaient adressé des propositions nouvelles.

La prétention des Compagnies a été repoussée à juste

titre (Cons. Préf. Seine, 27 mai 1887). L'art. 52 du cahier des charges stipule que les taxes à percevoir seront fixées par l'administration sur la proposition des Compagnies, cela est vrai, mais la seule obligation à laquelle l'administration soit tenue est celle de provoquer la proposition de la Compagnie exactement comme pour les autres frais accessoires. Le droit de fixation est donné au Ministre en termes formels. Rien n'implique qu'il soit épuisé par une première application. Tout au contraire, il ne peut être que permanent. En effet, le service de factage et de camionnage doit être accommodé aux nécessités imprévues et aux circonstances variables de temps et de lieu. C'est dans l'intérêt général que l'obligation en a été imposée aux Compagnies qui se trouvent constituées à l'état de mandataires d'office du public, toutes les fois que les expéditeurs et les destinataires ne font pas eux-mêmes et à leurs frais le factage ou le camionnage de leurs marchandises. Il ne s'agit pas ici de tarifs à forfait, comme pour les transports sur la voie ferrée, mais de la fixation arbitrale de la valeur du service effectué par les Compagnies pour le compte des tiers.

Cette valeur doit pouvoir être modifiée selon que se modifient les bases sur lesquelles la fixation en a été établie.

Il appartient donc au Ministre de fixer et de modifier lesdits tarifs après avoir provoqué la proposition des Compagnies.

Cela nous paraît incontestable lorsqu'il s'agit des taxes de camionnage et de factage obligatoires. La règle doit être la même au cas de factage et de camionnage facultatifs pour les Compagnies, car l'art. 52, § 3 du cahier des charges pose les mêmes principes de fixation pour les deux services.



§ III. — Le Ministre avait, à la suite d'un avis du comité consultatif du 30 mai 1893, demandé aux Compagnies dont le réseau aboutit à Paris, de s'entendre pour libeller d'une manière uniforme leurs tarifs de factage et de camionnage.

Les Compagnies ont adressé à l'administration supérieure un projet ayant pour but d'unifier les conditions générales d'application de leurs tarifs de factage et de camionnage dans Paris. Cette proposition était loin de répondre entièrement au désir exprimé par le Ministre. En effet, les taxes des Compagnies étaient maintenues très différentes les unes des autres.

Elle fut cependant examinée, modifiée et finalement approuvée sans que les Compagnies se soient entendues pour uniformiser d'une manière absolue les taxes de factage et de camionnage dans Paris. La réforme projetée par le Ministre, au point de vue de l'unification des taxes est encore à l'étude. Les Compagnies ont présenté des observations très fondées. Les gares de G. V. et de P. V. des différentes Compagnies sont situées dans des conditions très variées à Paris. Les unes sont centrales, les autres sont tout à fait excentriques, il paraît difficile dans ces conditions, de forcer toutes les Compagnies à adopter les mêmes taxes de factage et de camionnage.

Il faudrait pour arriver à l'uniformité ou relever les tarifs des gares centrales, et cela au préjudice du public, ou abaisser ceux des autres gares et imposer aux Compagnies correspondantes un surcroît de charges, ce qui serait injuste, ou enfin rendre les tarifs kilométriques, ce qui heurterait probablement de nombreux intérêts. Tel est le motif pour lequel le Ministre n'exigea pas que l'étude des Compagnies eût pour objet les taxes elles-mêmes aussi bien que leurs conditions d'application. Néanmoins plu-

sieurs conditions d'application des taxes fixées le 28 août 1896 ont une influence directe sur le taux des taxes. Nous les exposerons ici brièvement. Elles présentent de l'intérêt, car elles indiquent les tendances du Comité consultatif et du Ministre dans la réforme des frais accessoires de camionnage et de factage.

Voici ce qui concerne le factage :

« § VII. — Les taxes sont perçues d'après l'échelle  
« suivante : de 0 à 5 kilos inclusivement, par fraction  
« indivisible de 5 kilos.

« Au-dessus de 5 kilos jusqu'à 10 kilos inclusivement,  
« par fraction indivisible de 10 kilos.

« Au-dessus de 10 kilos par fraction indivisible de  
« 10 kilos.

« § VIII. — Les marchandises dont la nomenclature  
« suit sont taxées *moitié en sus* du prix indiqué au tarif,  
« savoir :

« 1<sup>o</sup> Denrées et objets ne pesant pas 200 kilos sous le  
« volume de un mètre cube, sans que dans aucun cas la  
« taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui  
« résulterait de l'application du tarif simple au poids fictif  
« calculé à raison de 200 kilos par mètre cube ;

« 2<sup>o</sup> Les objets d'art, statues, bronzes d'art, tableaux et  
« les glaces dont les dimensions n'excèdent pas 2 m. 50  
« sur 1 m. 50 ;

« 3<sup>o</sup> Les masses indivisibles pesant de 500 à 1.500 kilos.  
« Toutefois la surtaxe ne sera pas appliquée lorsque le char-  
« gement sur voiture chez l'expéditeur ou le déchargement  
« des voitures chez le destinataire sera fait par leurs soins.

« § IX. — Les marchandises en caisse, cadres, harasses  
« ou plateaux, dont le déballage est fait pièce par pièce sur

« le camion à la porte du destinataire, seront soumises à  
« une majoration de 2 francs par 1.000 kilos ; les marchan-  
« dises en vrac dont le déchargement ne pourra pas se faire  
« par simple renversement de tombereau seront provisoire-  
« ment soumises à une majoration de 1 franc par 1.000 kilos.

« § X. — Le factage des marchandises dont la nomen-  
« clature suit est traité de gré à gré savoir :

« 1° Masses indivisibles pesant isolément plus de  
« 1500 kilos, objets dépassant 6 m. 50 de longueur ou  
« 2 mètres de largeur, et glaces dont les dimensions excè-  
« dent 2 m. 50 sur 1 m. 50 ;

« 2° Objets qui par suite de leur volume, de leur forme  
« ou de leur poids, nécessitent au chargement ou au déchar-  
« gement des voitures un outillage spécial ;

« 3° Matériel, jeux et théâtres de fêtes, voitures ou appa-  
« reils roulant sur leurs essieux ;

« 4° Animaux vivants non destinés à l'alimentation à  
« l'exception des petits animaux considérés comme denrées  
« des halles ;

« 5° Marchandises à prendre ou à livrer *extra muros*.»

On peut faire sur ce texte une observation générale : les nouvelles conditions d'application sont accompagnées des listes des marchandises visées. Ces listes sont limitatives. Il y a là une analogie très grande avec le système des listes adoptées pour les tarifs spéciaux P. V.

Actuellement les Compagnies sont invitées à procéder à une étude supplémentaire en vue d'arriver à une nomenclature précise des marchandises, dont le déchargement donne lieu à surtaxe, et d'établir, pour ces dernières, une tarification qui comporterait 2 et même 3 prix suivant les sujétions plus ou moins grandes que le déchargement impose. Toutefois le maximum ne devrait pas dépasser

2 francs par tonne d'après l'avis du Comité consultatif, 6 juillet 1897.

Une seconde observation, c'est que le Ministre a généralement autorisé une majoration des taxes existant antérieurement au 28 août 1896. Le Ministre ne pouvait chercher qu'à établir une taxation équitable et il était impossible de considérer comme tels des prix qui ne couvraient pas les Compagnies de leurs frais.

En outre par suite de la répercussion des recettes sur la garantie d'intérêts, c'était la masse des contribuables qui supportait les déficits causés par une tarification fixée au-dessous du prix de revient.

Le Ministre a voulu que le prix du service rendu fût intégralement perçu par les Compagnies. Ainsi la majoration du § VIII 1<sup>o</sup> Denrées et objets ne pesant pas 200 kilos, etc..... cité ci-dessus, n'existait pas sur le P.-L.-M. et sur l'Ouest.

Le § VIII 3<sup>o</sup> renferme également une majoration dans le cas de chargement ou de déchargement par les employés des Compagnies.

La majoration du § IX n'existait pour aucune Compagnie.

Les numéros du § X doivent être aussi l'objet d'une dernière observation. Le factage de gré à gré est une nécessité de la pratique. On peut se demander si le Ministre ne prend pas cette décision d'une manière arbitraire. Le Ministre doit fixer les taxes ; or, ce n'est pas assurément les fixer que de dire aux Compagnies : « Traitez comme « bon vous semblera avec le public pour le factage de « telle ou telle marchandise. »

Pour connaître les taxes appliquées par chaque Com-

pagnie, il faut se reporter au tableau spécial dressé par chacune d'elles.

En général, Paris est divisé par chacune des Compagnies en deux ou trois zones, pour lesquelles sont fixés des prix différents. Nous avons ainsi terminé l'étude du factage dans Paris.

Le texte nouveau sur le camionnage modifiant les conditions de perception des taxes dans Paris est ainsi conçu :

« § VII. — Les taxes sont perçues sur un poids minimum  
« de 100 kilos et au-dessus de 100 kilos par fraction indivisible de 10 kilos.

« § VIII. — Les marchandises dont la nomenclature suit  
« sont taxées moitié en sus des prix indiqués aux tarifs,  
« savoir :

« 1<sup>o</sup> Marchandises ne pesant pas 200 kilos sous le volume d'un mètre cube, sans que dans aucun cas la taxe  
« à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait  
« de l'application du tarif simple au poids fictif calculé à  
« raison de 200 kilos par mètre cube ;

« 2<sup>o</sup> Les matières inflammables ou explosives classées  
« dans les deux premières catégories de l'arrêté ministériel du 9 janvier 1888, liquides corrosifs et autres matières dangereuses pour lesquelles des mesures de précautions spéciales seraient prescrites par l'autorité compétente ;

« 3<sup>o</sup> Les objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art)  
« et les glaces dont les dimensions n'excèdent pas 2 m. 50  
« sur 1 m. 50 ;

« 4<sup>o</sup> Les masses indivisibles pesant de 500 à 3.000 kilos  
« et objets d'une longueur supérieure à 6 m. 50 et ne  
« dépassant pas 10 mètres de longueur ni 2 mètres de  
« largeur.

« Toutefois, lorsque les masses indivisibles ne dépassent pas 1.500 kilos et que le chargement sera fait par les soins de l'expéditeur ou le déchargement par ceux du destinataire, la surtaxe ne sera pas appliquée. Au-dessus de 1.500 kilos, la manutention hors des gares des masses indivisibles incombera toujours aux expéditeurs ou destinataires.

« § IX. — Les marchandises en caisses, cadres, harasses ou plateaux, dont le déballage est fait pièce par pièce sur le camion à la porte du destinataire seront soumises à une majoration de 2 francs par 1.000 kilos; les marchandises en vrac dont le déchargement ne pourra pas se faire par simple renversement du tombereau seront provisoirement soumises à une majoration de 1 franc par 1.000 kilos.

« § X. — Le camionnage des marchandises dont la nomenclature suit est traité de gré à gré, savoir :

« 1° Masses indivisibles pesant isolément plus de 3.000 kilos, objets dépassant 10 mètres de longueur ou 2 mètres de largeur, glaces, dont les dimensions excèdent 2 m. 50 sur 1 m. 50;

« 2° Objets qui par suite de leur volume, de leur nature ou de leur poids nécessitent au chargement ou au déchargement des voitures un outillage spécial;

« 3° Instruments et machines agricoles non emballés, machines non emballées;

« 4° Foins et fourrages en bottes non pressées, matériel jeux et théâtres de fêtes, voitures ou appareils roulant sur leurs essieux;

« 5° Animaux vivants non destinés à l'alimentation, à l'exception des petits animaux considérés comme denrées de halle.



« 6° Marchandises à prendre ou à livrer *extra muros*. »

Des observations analogues à celles présentées à propos du factage sur les listes des marchandises et sur les majorations de prix pourraient être reproduites ici.

Les marchandises spécialement dénommées ne sont pas toujours les mêmes au cas de camionnage qu'au cas de factage.

Cela provient de ce que plusieurs d'entre elles ne peuvent être expédiées en grande vitesse.

Pour ce qui concerne les taxes elles-mêmes, elles sont présentées en des tableaux très différents selon les Compagnies. Il y a lieu seulement de remarquer la prédominance du système des zones et le maintien de clauses spéciales et de prix spéciaux pour certaines marchandises telles que la houille et le coke.

§ IV. — Nous terminerons l'étude du factage et du camionnage en présentant un résumé des divers systèmes adoptés par les Compagnies pour la tarification de ces deux services pour la province.

La Compagnie du Nord a trois tarifs de factage : le premier pour Paris, le deuxième pour les départements, le troisième pour les bureaux de ville énumérés dans un renvoi.

Chacun des deux premiers renferme des conditions spéciales exposées après les tableaux de taxes.

Les prix du factage pour *les départements* sont inscrits en regard du nom de chaque localité desservie avec l'indication des stations chargées du service.

Les taxes varient avec les distances kilométriques, le poids, lorsqu'il s'agit des articles de messagerie et excédents de bagages, avec la valeur au-dessus de 1.000 francs pour les finances et valeurs.

Quelques exceptions sont indiquées dans des renvois.

Les prix de factage pour les *bureaux de ville* varient simplement avec le poids pour les articles de messagerie et avec la valeur au-dessus de 1.000 francs pour les finances et valeurs.

Il n'y a pas de distinction entre le factage libre et le factage obligatoire.

Les prix du camionnage et de la réexpédition pour les départements sont inscrits en regard du nom de chaque localité desservie, ou du nom des stations chargées du camionnage et de la réexpédition.

Les taxes varient avec les distances, le poids et la nature des marchandises.

Les délais en jours sont indiqués.

Le camionnage de la houille et du coke, des vins, spiritueux, et autres liquides, est l'objet de deux tarifs spéciaux.

Des conditions générales des tarifs de camionnage et de réexpédition terminent le tableau des taxes.

En général le prix est uniforme pour toutes les marchandises.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est a un premier tarif pour le factage des stations à domicile et un second tarif pour le transport à la gare des expéditions remises dans les bureaux centraux et bureaux succursales de la Compagnie.

Les prix de factage des stations à domicile sont inscrits en regard du nom des stations avec indication des localités desservies et des zones.

Les taxes varient avec les localités, et dans certaines localités avec les zones. De plus, les taxes varient avec le poids s'il s'agit d'articles de messagerie et marchandises

à G. V., avec le prix par 1.000 fr. lorsqu'il s'agit de finances, valeurs et objets d'art; avec le prix également lorsqu'il s'agit de retour d'argent, de remboursement de la gare au domicile de l'expéditeur de la marchandise, mais dans ce dernier cas le service est parfois gratuit.

Pour la Compagnie de l'Est, les taxes de factage pour le transport à la gare des expéditions remises dans les bureaux centraux et bureaux succursales de la Compagnie varient selon les villes, le poids transporté, ou la valeur lorsqu'il s'agit de finances valeurs et objets d'art,

Au-dessous de 5 kilos dans certaines villes le service est gratuit.

Le recueil Chaix ne contient pas de conditions générales d'application, ni de tableau des taxes de factage et de camionnage du domicile à la gare.

La Compagnie de l'Est a un tarif de camionnage et de réexpédition établi en la forme suivante.

En regard du nom des localités desservies et de leurs faubourgs se trouvent les noms des stations chargées du camionnage et de la réexpédition, le prix par 1.000 kilos avec le minimum de la taxe, les délais en jour et les conditions particulières.

Le tableau se termine par quelques conditions générales.

Le tarif du factage de Paris-Lyon-Méditerranée est décomposé en seize tarifs applicables chacun soit à une seule localité, soit à plusieurs localités distinctes. Il y a de plus un tarif spécial pour le transport accéléré.

Dans les divers tarifs partiels les taxes varient avec le poids pour la messagerie, et avec la valeur au-dessus de 1.000 francs pour les finances et valeurs. Dans certains

tarifs il est tenu compte des distances établies tantôt par kilomètres, tantôt par zones.

Les prix sont les mêmes pour le factage à l'arrivée et au départ.

Le factage accéléré est établi à Lyon et Marseille, les taxes varient selon les cas avec le poids ou avec la valeur des objets transportés.

En tête du tarif se trouve un exposé des conditions générales du factage, ce qui est une bonne disposition.

Un des plus volumineux tarifs de camionnage est celui du P. L. M. Il comprend 204 tarifs partiels. Une nomenclature par ordre alphabétique des gares pourvues d'un service de camionnage est placée en tête du tarif avec indication des tarifs correspondants.

Puis il y a un exposé des conditions générales. Celles-ci indiquent en particulier les délais de camionnage et les marchandises taxées moitié en sus des autres à raison de leur nature.

Des tarifs sont établis par tonnes et parfois les taxes varient par zones.

La Compagnie d'Orléans présente quatre tableaux : 1<sup>o</sup> Tarif uniforme ; 2<sup>o</sup> Tarif exceptionnel ; 3<sup>o</sup> Factage accéléré ; 4<sup>o</sup> Tarif pour le gabarage à Bordeaux :

1<sup>o</sup> Le tarif uniforme établi pour le plus grand nombre des villes varie avec le poids pour les articles de messageries et marchandises à G. V. et avec la valeur au-dessus de 500 francs pour les finances et objets de valeur. Il n'y a pas de distinction entre le factage au départ et celui à l'arrivée ;

2<sup>o</sup> Le tarif exceptionnel est analogue au précédent, mais les taxes sont plus élevées. Il est établi en général pour les villes où d'autres Compagnies ont un service de factage

ou de camionnage. La Compagnie d'Orléans augmente alors ses prix de factage pour les mettre d'accord avec les taxes de factage des autres Compagnies. Elle ne fait pas l'opération réciproque qui consisterait à abaisser ses prix lorsqu'une autre Compagnie aurait elle-même des prix inférieurs à ceux de la Compagnie d'Orléans.

De plus, le service de factage, au cas de tarif exceptionnel, renferme une condition spéciale pour les distances : le service n'est effectué que dans les limites de l'octroi de la localité desservie ; si celle-ci ne possède pas d'octroi, le service est circonscrit dans un rayon d'un kilomètre compté du centre de la localité (Mairie).

Puis, dans des cas spéciaux, le factage est à une certaine distance considéré comme réexpédition ;

3° La taxe de factage accéléré, pour les articles pressés expédiés en port payé jusqu'à domicile et dont les déclarations d'expédition font la demande expresse du factage accéléré à destination, est de 2 fr. 50 par fraction indivisible de 20 kilos, sans toutefois, que la taxe à payer soit inférieure à celle qui résulterait de l'application du tarif du factage ordinaire.

La livraison à domicile a lieu dans les deux heures de l'arrivée du train qui a amené les colis. Toutefois, les articles transportés par les trains arrivant après huit heures du soir, ne sont livrés que le lendemain matin, dans les deux heures qui suivent l'ouverture réglementaire de la gare ;

4° Le tarif pour le gabarage (c'est-à-dire pour le transport par bateau) est spécial à la ville de Bordeaux.

Le tarif de camionnage de la Compagnie d'Orléans est extrêmement court, si on le compare aux tarifs du P.-L.-M. ou de l'Est.

Un tableau indique le prix par mille kilos du camionnage des marchandises à P. V. aux principaux points du réseau. Il y a un tarif différent pour la réexpédition et pour le gabarage à Bordeaux.

Des conditions générales insérées d'une façon trop peu apparente indiquent en particulier les délais, et une certaine réserve ainsi conçue : « A toute époque les prix ci-dessus pourront être modifiés par la Compagnie un mois après l'avis par elle donné au public, par des affiches apposées dans les gares de marchandises. »

Il faudrait dire : « Avec autorisation du Ministre ».

En général les prix sont uniformes pour toutes les marchandises, comme sur la Compagnie du Nord.

L'administration des chemins de fer, de l'Etat fait dans son tarif de factage, la distinction entre le factage des articles adressés directement par les expéditeurs au domicile des destinataires d'une part, et d'autre part le factage des articles pris au domicile des expéditeurs pour être remis à la gare et des articles adressés en gare par les expéditeurs et livrés à domicile sur l'ordre des destinataires. Les taxes de la première catégorie sont inférieures à celles de la seconde.

Puis dans chacun de ces deux tableaux de taxes, une sous distinction est faite entre le factage des articles de messagerie, marchandises, denrées et les finances et valeurs.

Pour les finances et valeurs la taxe ne varie avec la valeur [qu'au dessus de cinq cents francs. Les prix varient avec le poids pour les articles de messageries, marchandises et denrées.

Les prix sont inscrits sur des lignes horizontales en regard du nom des localités.



Quelques conditions générales sont exprimées à la suite du tableau des taxes.

Une des conditions est remarquable : « A l'arrivée, les  
« articles de messagerie, marchandise à grande vitesse,  
« finances et valeurs sont transportées au domicile des  
« destinataires au plus tard, dans un délai de six heures  
« en sus des délais réglementaires fixés pour la livraison  
« en gare.

« Les heures de nuit ne sont pas comprises dans le dé-  
« compte des heures correspondantes aux délais ci-dessus.  
« Le délai pour les marchandises arrivées entre huit  
« heures du soir et six heures du matin commence à  
« courir à partir de six heures du matin. »

Nous n'avons pas rencontré ailleurs une telle limitation de délais pour le factage ordinaire.

Sur l'Etat comme sur l'Orléans le tarif de camionnage est distinct du tarif de réexpédition. De plus sur l'Etat les taxes varient selon qu'il s'agit de marchandises adressées directement par les expéditeurs au domicile du destinataire ou de marchandises prises au domicile des expéditeurs pour être remises à la gare et de marchandises adressées en gare par les expéditeurs et livrées à domicile sur l'ordre des destinataires.

Les prix varient avec le poids et la classe des marchandises dans les séries du tarif général de transport.

Il y a des prix exceptionnels pour certaines marchandises dans certaines localités.

Le délai du camionnage à domicile est indiqué aux conditions générales.

Le Midi n'a qu'un seul tarif de factage divisé en deux catégories de prix les uns pour les articles de messagerie, les autres pour les finances et valeurs.

Les taxes sont inscrites en regard du nom des stations, elles sont les mêmes des gares à domicile et réciproquement, sauf un certain nombre d'exceptions dans lesquelles le factage n'a pas lieu du domicile à la station.

Quelques conditions d'application sont exprimées dans un « nota ».

Pour le camionnage les taxes du tarif unique sont inscrites en regard du nom des localités :

Elles varient avec le poids, parfois avec les zones, avec la nature des marchandises.

Les conditions générales indiquent le délai du camionnage à domicile.

La Compagnie de l'Ouest a un tarif dit de factage et de réexpédition.

En regard du nom des localités desservies on a placé le nom des stations chargées de la réexpédition, les distances et les prix. Les prix diffèrent selon qu'il s'agit du factage des articles de messagerie ou bien des finances et valeurs.

Pour les articles de messagerie ils varient avec le poids et pour les finances et valeurs avec la valeur par fraction indivisible de 1.000 francs.

Les conditions générales de ce tarif exposées en dernier lieu renferment les observations suivantes : « Les prix de « transport indiqués au tarif comprennent les frais d'enregistrement, de livraison, ou d'enlèvement dans les localités, et tous autres frais accessoires. Il ne peut y être « ajouté aucune commission. »

Le Chaix renferme un tableau portant la mention réexpédition ; or, ce tableau comprend à la fois le camionnage et la réexpédition. C'est une confusion qu'il paraîtrait con-

venable de faire disparaître, attendu que le camionnage et la réexpédition ne sont pas soumis aux mêmes règles.

Le tarif indique, en regard du nom des localités desservies, les délais en jours, les prix par 1.000 kilos et les conditions particulières en raison de la nature des marchandises.

Des taxes spéciales sont indiquées parfois pour l'enlèvement et la livraison.

Le développement des systèmes de fixation des prix du factage et du camionnage admis par chaque Compagnie montre mieux que nous n'aurions pu le faire autrement les différences nombreuses et peu motivées existant entre les tableaux des taxes.

Un travail de révision pour arriver à l'uniformisation serait une chose utile.

## CHAPITRE VI

### DÉSINFECTION

SOMMAIRE : — § I. De la police sanitaire. — § II. Cas de perception de la taxe. — § III. Taxes.

§ I. — La loi du 21 juillet 1881, sur la police sanitaire des animaux, dispose que la désinfection des wagons employés au transport des bestiaux sera effectuée en tout temps par les soins des Compagnies de chemins de fer, dans les conditions prescrites par un règlement d'administration publique et moyennant une taxe déterminée par le Ministre des Travaux publics, les Compagnies entendues. (Art. 16 et 37.)

Si les wagons, après le déchargement des bestiaux qui y étaient transportés, n'étaient pas suffisamment désinfectés avant d'être remis en circulation, le chef de gare représentant la Compagnie en qualité d'entrepreneur de transports, serait responsable de cette infraction à la loi sur la police sanitaire des animaux. (Trib. Cor., Dieppe, 2 mai 1884. L. F. v. 23, p. 227.)

Les taxes à percevoir pour prix du service de désinfect-

tion des wagons ont été fixées conformément à la loi du 21 juillet 1881, par l'arrêté ministériel du 30 avril 1883, reproduit dans l'article 13 de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892.

§ II. — Si l'on se bornait à la lecture de ce second arrêté, on pourrait croire que les taxes de désinfection ont été établies seulement pour les transports en P. V. En effet, ces taxes ne figurent que dans l'article 18 qui fait partie du titre II spécial à la P. V. Le titre I<sup>er</sup> relatif à la G. V. n'en fait aucune mention. C'est, dit-on, le résultat d'une erreur matérielle. En fait, les Compagnies de chemins de fer reproduisent à l'art. 38 *bis*, Tarifs généraux G. V., l'arrêté du 30 avril 1883 et perçoivent les mêmes taxes de désinfection pour la G. V. que pour la P. V. Elles ont d'ailleurs demandé que les mêmes frais fussent stipulés pour la G. V. C'est une omission qu'il importe évidemment de réparer. Le Comité consultatif, le 20 mai 1896, a émis l'avis de reproduire l'article 18 applicable aux transports de P. V. dans le titre I<sup>er</sup> relatif à la G. V.

La question n'a point été portée devant les tribunaux. Les expéditeurs et destinataires en G. V. pourraient cependant se refuser à payer les taxes de désinfection, et il serait difficile aux tribunaux de s'appuyer sur un texte pour les condamner. L'arrêté de 1892 (26 avril) paraît bien avoir abrogé les dispositions des arrêtés antérieurs sur les frais accessoires. Il est probable que le public paie parce qu'il croit y être obligé; le texte des conditions d'application des Tarifs généraux G. V. publié par la maison Chaix le met dans l'erreur. « Les tarifs des chemins de fer doivent être appliqués à la lettre » (Cour Cassation 25 mars 1879. L. F. p. 65, v. 12) et cela sans qu'il

soit permis de les étendre ou de les restreindre sous prétexte d'équité. On trouve d'ailleurs cette doctrine rappelée dans plusieurs jugements où il est dit que les taxes de désinfection étaient indûment réclamées au public antérieurement à l'autorisation du Ministère des Travaux publics (20 avril 1885, Trib. Com. Seine, L. F. v. 49, p. 22. C. ap. Paris, 22 mai 1883. L. F. p. 55, v. 49).

§ III. — Voici le texte actuellement en vigueur, art. 18 (arrêté ministériel 26 avril 1892) :

« Il sera perçu à titre de désinfection les taxes ci-après :

« 0 fr. 40 par cheval, poulain, âne, mulet;

« 0 fr. 30 par bœuf, taureau, vache, génisse;

« 0 fr. 15 par veau ou porc;

« 0 fr. 05 par mouton, agneau, brebis, chèvre;

« Toutefois pour les transports d'un même expéditeur, la taxe ne peut dépasser 2 francs par wagon à un seul plancher et 3 francs par wagon à deux planchers.

« La taxe de 2 francs par wagon à un seul plancher et de 3 francs par wagon à deux planchers est perçue, quel que soit le nombre des animaux occupant le wagon, lorsque sur la demande de l'expéditeur, les animaux s'y trouvent placés en complète liberté.

« Les taxes ci-dessus déterminées sont exigibles quelle que soit l'étendue du parcours effectué pour le transport des animaux, elles sont portées au compte de la Compagnie à qui appartient la gare destinataire.

« Quel que soit le nombre des Compagnies qui courent au transport, la taxe n'est perçue qu'une seule fois, à moins qu'il y ait transbordement. Le transborde-



« ment ne peut être imposé aux expéditeurs qu'aux gares  
« frontières et aux gares de jonction avec un chemin de  
« fer d'intérêt local. »

Il faut donc que le transbordement soit effectif, ce qui ne peut avoir lieu que dans deux cas, pour que la taxe de désinfection soit perçue, ce qui écarte tout arbitraire.

La fixation de ces prix ne nous paraît nécessiter aucun commentaire; elle s'explique suffisamment par la lecture des dispositions de l'arrêté ministériel du 30 avril 1883.

Nous nous bornerons donc à citer le texte de cet arrêté en faisant observer qu'il a été rendu conjointement par les deux départements de l'agriculture et des travaux publics réunissant dans un seul et même texte toutes les prescriptions relatives à la désinfection. Nous nous trouvons ainsi amenés à présenter à la fois des dispositions relatives à la police sanitaire des animaux, ce qui est hors de notre sujet, et d'autres dispositions concernant les frais accessoires.

« Art. 1. Tout wagon ou box ayant servi à transporter des bêtes bovines et autres espèces de ruminants (moutons, chèvres, etc.), des chevaux, ânes, mulets et porcs, est désinfecté conformément au règlement ci-après.

« Art. 2. Immédiatement après l'embarquement des animaux, il est collé sur chaque wagon ou box une étiquette imprimée, portant la mention suivante :

« *Gare de...* (Nom de la gare expéditrice ou de transit), *à désinfecter à l'arrivée.*

« Après la désinfection, cette étiquette est remplacée par une autre portant :

« *Gare de...* (Nom de la gare destinataire ou de la station de désinfection, quand cette opération n'est pas effectuée sur place), *Désinfecté.*

« Il est interdit aux Compagnies de mettre en charge-  
« ment aucun wagon à bestiaux qui ne porte cette seconde  
« étiquette et qui n'aurait pas été désinfecté.

« Art. 3. La désinfection est faite, autant que possible,  
« par la gare destinataire ; dans aucun cas, le délai de  
« vingt-quatre heures, fixé par le règlement d'adminis-  
« tration publique pour l'exécution de cette opération ne  
« peut être dépassé.

« Art. 4. La désinfection comprend : A. Le nettoyage :  
« B. La désinfection.

« A. Pour le nettoyage : 1° on enlève la litière et les  
« déjections contenues dans les wagons ; 2° on détache  
« du plancher et des parois, à l'aide d'un racloir et d'un  
« crochet approprié, les matières adhérentes à leur sur-  
« face ou qui remplissent les joints des planchers, et l'on  
« balaye toutes ces immondices ; 3° après cette opération,  
« on procède au lavage à grande eau, à l'aide d'une  
« pompe, afin de projeter l'eau avec force sur les plan-  
« chers, dans les joints et les coins. Le lavage s'étend,  
« non seulement à l'intérieur du wagon, mais aussi aux  
« portes, qui sont lavées intérieurement et extérieurement  
« et à la paroi extérieure du côté où s'est opéré le déchar-  
« gement ; 4° un second balayage au balai dur complète  
« le nettoyage.

« B. Pour la désinfection, on arrose l'intérieur du  
« wagon avec une solution désinfectante, qui est au  
« choix des Compagnies, une solution à 2 pour 100 de  
« chlorure de zinc, de sulfate de zinc, de nitro-sulfate ou  
« d'acide phénique. La vapeur d'eau surchauffée peut être  
« employée pour le premier lavage des wagons mais les  
« Compagnies en feront usage suivant leurs convenances.

« Art. 5. Les hangars et emplacements servant à rece-

« voir des animaux des espèces dénommées ci-dessus  
« dans les gares de chemins de fer, les voies que ces ani-  
« maux ont parcouru dans l'intérieur des mêmes gares,  
« les rampes et quais, les ponts mobiles, et tout matériel  
« ayant servi à l'embarquement et au débarquement sont  
« nettoyés par l'enlèvement des déjections, le lavage à  
« grande eau suivi d'un balayage à fond, puis désinfectés  
« par l'arrosage avec l'un des liquides indiqués à l'article  
« précédent. On peut remplacer l'arrosage par un saupou-  
« drage au chlorure de chaux.

« Art. 6. — Les fumiers extraits des wagons et les  
« déjections ramassées dans les places occupées ou les  
« voies parcourues par les animaux sont enlevés dans le  
« plus bref délai.

« Art. 7. — (Fixation des taxes, arrêté ministériel,  
« 26 avril 1892 précité.)

« Art. 8. — Le wagon dans lequel au moment de la  
« visite sanitaire, à l'entrée en France, on constate la  
« présence d'un ou de plusieurs animaux atteints de  
« maladie contagieuse ne peut pénétrer plus avant sur  
« le territoire français, s'il n'est soumis préalablement à  
« la désinfection. Cette opération a lieu sous la direction  
« du vétérinaire préposé à la visite des animaux. Quant  
« aux animaux, il leur est fait application des disposi-  
« tions du décret du 22 juin 1882.

« Art. 9. — Les infractions aux dispositions du présent  
« arrêté sont constatées par des procès-verbaux rédigés  
« en triple expédition, dont une est adressée au Procu-  
« reur de la République, la seconde au Préfet du dépar-  
« tement, et la troisième au Ministre des Travaux Publics.

« Art. 10. — L'arrêté du 27 octobre 1877 est et demeure  
« abrogé.

« Art. 11. — Le présent arrêté sera notifié aux Compagnies pour être appliqué à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1883.  
« Il sera publié et affiché. Les préfets, les fonctionnaires  
« et agents du contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution. »

Dans une circulaire du Ministre des Travaux Publics du 13 juillet 1883, il est dit :

« La loi du 21 juillet 1881 et le règlement du 22 juin  
« 1882 ne prescrivent pas la désinfection de tous les  
« wagons ayant contenu des animaux ; de même, l'arrêté  
« ministériel du 30 avril 1883 vise seulement les wagons  
« ayant servi réellement à des transports. Par suite, la  
« désinfection des wagons utilisés pour les exercices  
« d'embarquement de chevaux de troupes n'est pas nécessaire, attendu que le séjour qu'y font les animaux  
« pendant les exercices d'embarquement, est beaucoup  
« trop court pour qu'on puisse craindre qu'ils y déposent des germes d'affection contagieuse ; d'ailleurs la  
« surveillance constante à laquelle sont soumis les chevaux de l'armée est une réelle garantie à cet égard. »

## CHAPITRE VII

### PLACES DE LUXE

L'article 43 § 2 du cahier des charges autorise les Compagnies à placer dans les trains des compartiments spéciaux.

On comprend sous cette dénomination toutes les voitures de luxe, telles que coupés ordinaires, coupés-lits, fauteuils, lits, wagons-lits, wagons-salons.

Il est très logique que les Compagnies soient autorisées à percevoir un supplément de prix pour ces places spéciales.

Cette recette peut se justifier comme correspondant à une dépense supplémentaire de frais de traction et d'entretien de la voie, attendu que les voitures de luxe sont plus lourdes que les voitures ordinaires.

Le supplément est d'ailleurs intégralement exigible des militaires et marins et de toute personne voyageant à prix réduit. Les taxes à percevoir pour places de luxe sont, parmi les frais accessoires, celles qui sont le plus souvent l'objet de modifications.

La raison est la suivante : les Compagnies pourraient avoir et ont parfois un matériel de luxe leur appartenant, auquel cas il n'y a pas de motif spécial pour changer les taxes plus souvent que celles des autres services accessoires. Mais, en général, les Compagnies préfèrent s'adresser à la Compagnie internationale des wagons-lits et passer un contrat avec celle-ci pour la mise en circulation des voitures de luxe. Ou bien encore elles sont forcées, par des considérations budgétaires, de recourir à ce système lorsqu'elles ne disposent pas de crédits suffisants pour la construction d'un matériel très coûteux.

Les contrats faits avec la Compagnie internationale des wagons-lits sont à échéance plus ou moins brève, parfois leur durée est limitée à quelques mois. De là des renouvellements fréquents et des occasions de remanier les taxes de manière à les mettre en rapport avec les conditions du contrat.

Nous ne pouvons donner qu'un aperçu général des taxes en question.

Celles-ci sont assez minimales pour les wagons-salons ordinaires appartenant aux Compagnies de chemins de fer. Sur l'Orléans, elles n'atteignent pas le dixième en sus du prix de la première classe.

Les taxes sont plus élevées au cas de traité avec la Compagnie internationale des wagons-lits.

Elles correspondent en général à une base fixe kilométrique calculée sur la distance réelle.

Cette base kilométrique varie sur les réseaux français entre 0 fr. 042 et 0 fr. 031. Pour le train spécial dit « Express-Orient » elle est de 0 fr. 0275 en France.

A ces suppléments du prix des places s'ajoute l'impôt du dixième plus deux décimes.



La recette totale annuelle produite par la perception des suppléments est partagée entre les Compagnies et la Compagnie internationale des wagons-lits : dans certains cas, cette dernière perçoit la totalité pour elle seule.

Ainsi la Compagnie internationale des wagons-lits a passé, le 25 juin 1896, un traité avec la Direction des chemins de fer de l'Etat en vertu duquel la recette des suppléments est partagée, après déduction de l'impôt, dans la proportion de 30 % pour les chemins de fer de l'Etat et de 70 % pour la Compagnie internationale pendant les cinq premières années ; après ce délai la part des chemins de fer de l'Etat s'élève à 40 % et celle de la Compagnie internationale est réduite à 60 %.

Pendant l'été de 1896 les Compagnies du Nord et de l'Est avaient organisé un train de luxe sous le nom de « Calais-Interlaken-Engadine-Express ». Les suppléments de prix à acquitter par les voyageurs étaient intégralement acquis à la Société internationale des wagons-lits et des grands Express Européens.

En résumé on voit que la plus grande diversité existe encore sur la fixation et la perception des taxes de supplément pour places de luxe. On peut seulement retenir que les propositions nouvelles tendent à l'uniformisation de la base kilométrique de ces taxes. Le Ministre ne fait usage que de son droit d'homologation. Il pourrait utiliser son droit de fixation ; non seulement il ne l'emploie pas, mais il paraît tolérer une infraction au cahier des charges, article 43, § 2, limitant les places de luxe à  $\frac{1}{5}$  du nombre total des places du train. En effet des trains tels que le « Calais-Interlaken-Engadine-Express » sont exclusivement composés du matériel de luxe appartenant à la Compagnie des wagons-lits.

Enfin certaines Compagnies rendent leur situation absolument irrégulière en n'adressant leurs propositions pour la fixation des suppléments, au Ministère des Travaux publics, que longtemps après avoir commencé à percevoir les taxes.

Il est arrivé que le Ministre a donné l'autorisation de faire payer un supplément aux voyageurs précisément à la date même où les Compagnies cessaient de percevoir les taxes pour places de luxe. Ces homologations, ou mieux fixations rétroactives, devraient être évitées. Il est en effet contraire aux dispositions formelles de l'ordonnance de 1846 de mettre en application des taxes un ou plusieurs mois avant de les avoir soumises à l'examen de l'administration supérieure.

Nous rattachons à la catégorie des taxes pour places de luxe certaines taxes établies en fait dans le but d'empêcher l'encombrement des wagons-restaurants.

Des difficultés se produisent avec des voyageurs qui se refusent à quitter la voiture-restaurant à la fin de leur repas pour faire place à d'autres voyageurs.

Quelques Compagnies ont demandé au Ministre de les autoriser à réclamer le supplément de salon à toute personne qui continuerait à séjourner dans la voiture après l'arrivée de la série à la gare terminus.

Assurément le Ministre a seul le droit de fixer les taxes de cette nature. Mais on peut se demander si de pareilles taxes sont bien justifiées. Les voyageurs, après avoir terminé leur repas, ne sauraient demeurer indéfiniment dans le wagon-restaurant, qui par sa destination ne saurait être assimilé à un wagon-salon. Si l'affluence des voyageurs est trop grande, il n'y a point besoin d'imposer une taxe supplémentaire aux voyageurs qui ont eu

le temps de prendre leur repas pour les engager à se retirer. Ceux-ci doivent céder leurs places aux personnes inscrites pour la série suivante : c'est une mesure de police à édicter pour maintenir l'ordre.

## CHAPITRE VIII

### FORMALITÉS EN DOUANE

SOMMAIRE : § I. Plan ; Généralités ; Opérations : à l'entrée ; à la sortie ; Intervention des commissionnaires ; Inconvénient ; Intervention des compagnies. — § II. Opérations en douane : Taxes fixées en conséquence de leur importance. — § III. Taxes : Fixation ; Insuffisance des tableaux actuels ; Tendances à l'uniformité. — § IV. Etude spéciale des taxes du Nord et de l'Est ; Marchandises soumises à vérification détaillée ; sur wagon ; Critique du texte du P. L. M. ; Justification des taxes de l'Est et du Nord ; Observation sur les délais ; Réformes à opérer ; Observation sur le magasinage ; Admission temporaire.

§ I<sup>er</sup>. — Les marchandises qui entrent en France et qui sont destinées à être mises en consommation doivent, aux termes de la loi, faire l'objet, de la part des expéditeurs ou destinataires ou de leurs représentants, d'une déclaration en détail énonçant la nature, la qualité, l'espèce, le poids, le nombre, la mesure ou la valeur de la marchandise, c'est-à-dire toutes les indications nécessaires pour l'application des tarifs des douanes. Après enregistrement de cette déclaration, le service des douanes procède à la

vérification de la marchandise en présence du déclarant ou de son fondé de pouvoirs.

A celui-ci incombe le soin d'effectuer les diverses manutentions que nécessite cette opération, notamment le déchargement, le placement dans un lieu de dépôt, l'ouverture, le déballage, le pesage et le réemballage des colis. Lorsqu'il s'agit d'une marchandise tarifée au point de vue de la douane, le signataire de la déclaration garantit ou acquitte les droits de douane résultant de la vérification.

Les marchandises qui sortent de France, doivent, comme les marchandises qui y entrent, être déclarées en détail au bureau des douanes. Mais les formalités à remplir sont ici moins compliquées, sauf pour les expéditions sous le régime de l'admission temporaire ou de la consignation qui ont, au point de vue des intérêts du Trésor, la même importance que les opérations d'importation de produits tarifés au point de vue de la douane ; la vérification de la douane se réduit habituellement au simple dénombrement des colis pour garantir la perception du droit de statistique. Le déballage de la marchandise n'est requis qu'exceptionnellement à l'effet de s'assurer que les déclarations mentionnent exactement l'espèce et le poids des produits, qui doivent être relevés dans les états statistiques.

Il serait difficile et dispendieux pour le public de veiller par lui-même à l'accomplissement des formalités de passage en douane à la frontière. De là est née l'industrie des commissionnaires en douane. Les négociants qui importent ou exportent des marchandises se font représenter auprès de la douane par des agences. Cette substitution a de graves inconvénients pour le Commerce et pour l'Etat. L'expérience a démontré qu'elle donnait lieu à des frais

excessifs, à un défaut de garanties, à des fraudes, les qualités morales ne se rencontrant pas au même degré chez tous les commissionnaires en douane.

Les Compagnies de chemins de fer ont alors offert de représenter les importateurs et les exportateurs auprès de la douane dans certaines gares spéciales énumérées dans un tableau pour chaque Compagnie.

Les conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse, communs aux grands réseaux français, soumises actuellement à l'homologation du Ministre des Travaux publics renferment un article concernant les formalités en douane :

« Art. 13. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre  
« de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchan-  
« dise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplisse-  
« ment des formalités de douane.

« L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer  
« de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence,  
« de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf  
« le cas de faute de la part du chemin de fer.

« Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les pa-  
« piers sont exacts ou suffisants.

« Les formalités de douane sont remplies en cours de  
« route par la Compagnie de chemins de fer ou, si le tarif  
« le prévoit, par un commissionnaire nommément désigné  
« par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition.

« Lorsque les formalités de douane seront remplies par  
« le chemin de fer, celui-ci sera libre, sous sa propre res-  
« ponsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou  
« de s'en charger lui-même. Dans l'un ou l'autre cas, le  
« chemin de fer aura les obligations d'un commission-  
« naire.



« Lorsque les formalités seront remplies par un commissionnaire désigné par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition, ce commissionnaire devra remplir toutes les formalités de douane quelconques sur tous les points où elles seront nécessaires, le tout à ses risques et périls, sans que la marchandise, voyageant aux conditions du tarif commun, puisse sortir des gares avant la livraison définitive et sans que le chemin de fer soit responsable des manquants et avaries non constatés au moment où la marchandise est remise au commissionnaire, ni des délais qui s'écouleront depuis le moment où la marchandise sera arrivée à la gare-frontière, jusqu'au moment où elle sera mise à la disposition du chemin de fer pour sa réexpédition.

« En l'absence de toute indication ou en cas d'une indication incomplète sur la déclaration d'expédition remise à la gare de départ, les opérations et formalités en douane seront accomplies d'office par le chemin de fer. »

Les Compagnies trouvent à cette combinaison un avantage réel ; elle ne sont plus obligées d'attendre les expéditeurs, destinataires ou leurs mandataires et elles peuvent agir en douane dès l'arrivée des marchandises : cela diminue les encombrements.

Les expéditeurs ou destinataires conservent d'ailleurs le droit de remplir eux-mêmes les formalités en douane. (C. Cas. 11 nov. 1884. S. 85. I. 451 ; P. 85. I. 4087 ; D. 85. I. 241 ; L. F. p. 250, v. 17.)

Ils perdent ce droit s'ils font choix d'un tarif spécial aux termes duquel une Compagnie se réserve de faire accomplir elle-même le dédouanement.

La Compagnie qui a accepté le mandat de remplir les susdites formalités, est naturellement responsable des fautes

qu'elle commit dans l'exécution de ce mandat. (Chambéry, 4 mai 1880. L. F. 1881, p. 6.)

Les agents commissionnés en douane des Compagnies de chemins de fer ne peuvent se borner à remettre aux préposés des douanes françaises la lettre de voiture qui accompagne les marchandises et la déclaration pour douane qui y est jointe. Ils doivent veiller à ce que la déclaration ne soit pas fausse et accomplir dans ce but une vérification préalable.

Aucune disposition de loi ou de règlement ne fait en faveur de ces agents commissionnés une exception aux règles imposées aux voituriers et autres préposés à la conduite des marchandises.

Ils sont donc responsables des conséquences des fausses déclarations. (8 avril 1897. C. Cas. L. F. p. 108, v. 1897.)

Les employés des Compagnies sont les mandataires des expéditeurs ou destinataires, et doivent veiller scrupuleusement aux intérêts de leurs mandants.

En cas de contestation avec l'administration des douanes ils ne peuvent sous aucun prétexte exciper de leur ignorance des dispositions qui protégeaient les intérêts dont ils ont la défense. Les Compagnies de chemins de fer seraient responsables du préjudice occasionné par leurs agents aux expéditeurs ou destinataires en omettant un moyen de défense contre les agissements de l'administration des douanes. (4 mai 1880, C. appel Chambéry, L. F. p. 6. vol. 14.)

§ II. — L'étude des lois et des règlements ayant pour objet le service des douanes n'entre pas dans le plan de ce travail.

Avant d'aborder l'examen détaillé des taxes de douane, il est cependant nécessaire de donner de courtes indications sur le fonctionnement de la douane lorsqu'elle est en rapport avec les Compagnies de chemins de fer. Nous avons déjà signalé les opérations de douane effectuées aux gares frontières : nous en parlerons à nouveau afin de grouper en un seul tableau les divers régimes douaniers sous lesquels peuvent être placées les marchandises étrangères en France et les marchandises nationales allant à l'étranger. Nous notons dans chaque cas l'importance de l'opération à laquelle donne lieu le dédouanement des marchandises.

1<sup>o</sup> Importation de l'étranger pour la consommation. Les marchandises qui entrent en France pour être mises immédiatement en consommation sont soumises à une déclaration détaillée : nous l'avons expliqué plus haut. Ce travail compliqué nécessite la fixation de taxes élevées.

Il y a des marchandises entrant en France en franchise des droits de douane.

2<sup>o</sup> Marchandises sortant de France en exportation simple.

Ce sont les expéditions à l'étranger de marchandises venues d'un point quelconque du territoire français en transport libre et ne donnant lieu à leur passage en douane à aucune décharge, à aucun remboursement ou dégrèvement. Les marchandises sont l'objet de déclarations en détail, mais la vérification de la douane se réduit habituellement au simple dénombrement des colis pour assurer la perception du droit de statistique.

En conséquence, il est naturel de fixer des taxes moins élevées pour ces opérations que pour les précédentes.

3<sup>o</sup> Marchandises soumises à des taxes intérieures et expédiées à l'étranger en suspension de ces taxes sous la garantie d'acquits de régie (boissons, bougies et matières d'or et d'argent, tabac, sucres des fabriques ou entrepôts, etc.).

Les exportations avec décharge d'impôt intérieur ont, au point de vue des intérêts du Trésor, la même importance que les opérations d'entrée de marchandises étrangères tarifées. Par suite, l'opération du dédouanement comporte la déclaration en détail, la vérification des colis ou tout au moins la reconnaissance de l'intégrité du plomage et enfin la décharge des acquits à caution ou autres titres de mouvement.

Ces marchandises sont en général assimilées aux marchandises sujettes à une vérification détaillée.

4<sup>o</sup> Marchandises expédiées sous le régime de la consignation des droits.

Certains produits étrangers, qui doivent séjourner temporairement en France, y sont admis moyennant la consignation du droit dont ils sont passibles, exemple : voitures, échantillons, etc.

L'importation de ces marchandises rentre dans la catégorie des « transports entrant en France en acquittant les droits ». Elle nécessite sensiblement les mêmes formalités que les acquittements de droits définitifs.

Lorsque les articles admis en consignation sont réexpédiés à l'étranger, le dédouanement comprend la déclaration, la vérification effective et le remboursement de la consignation, c'est-à-dire des formalités analogues à celles qui viennent d'être indiquées pour les marchandises expé-

diées en décharge des taxes intérieures. Ces exportations ne peuvent, dès lors, qu'être soumises au même tarif de frais que ces dernières opérations.

5° Sucres bruts ou raffinés, exportés ou constitués en entrepôt avec délivrance de certificats d'exportation ou de mise en entrepôt.

Les sucres bruts ou raffinés qui sont pris à la consommation et exportés ou mis en entrepôt motivent la délivrance de certificats destinés à apurer les obligations d'admission temporaire de sucres bruts. Ces certificats équivalant ainsi à une décharge des droits soumissionnés lors de l'importation des sucres ne sont établis qu'après une vérification détaillée. Dans certains cas, il y a prélèvement d'échantillons et analyse. Suivant les renseignements donnés par les Compagnies de chemins de fer ces expéditions peuvent être taxées comme les exportations avec remise de l'impôt intérieur.

6° Marchandises expédiées sous le régime de transit.

D'une manière générale on donne le nom de transit à la faculté de transporter en franchise par le territoire français des marchandises venant de l'étranger et se rendant à l'étranger, passibles des droits de douane ou frappées d'une prohibition non absolue si elles s'arrêtaient en France, soit que le trajet complet se fasse directement, soit que la marchandise passe par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs entrepôts.

D'après une décision administrative du 22 septembre 1818, la différence essentielle entre le transit et l'entrepôt disparaît. En effet les marchandises en transit peuvent maintenant, en payant les droits, être déclarées pour la consommation et rester dans l'intérieur, de sorte qu'il n'y

a aucune différence sensible entre l'entrepôt et le transit, si ce n'est celle qui tient aux caractères divers de ces deux modes de circulation et de garantie pour la marchandise.

Le transit international résulte des dispositions de l'arrêté du Gouvernement, 31 décembre 1848, décret 25 janvier 1853; règlement 27 juin 1857, protocole signé à Berne, le 15 mai 1886 par les représentants de la France et des différents autres Etats intéressés.

La loi du 24 juillet 1881 a organisé la gratuité du plombage et du timbre pour les colis postaux en transit international.

D'après notre législation douanière il y a deux sortes de transit : le transit ordinaire et le transit international.

Ces deux régimes peuvent fonctionner, pour les marchandises étrangères, dans les cas suivants.

Transport du bureau d'entrée au bureau de sortie sur une autre frontière et réexportation immédiate à l'étranger;

Transport d'un bureau ou d'un entrepôt de douane de l'intérieur à l'étranger ;

Transport du bureau d'entrée sur un bureau ou un entrepôt de l'intérieur ;

Transport d'un bureau ou d'un entrepôt de douane intérieur sur un autre bureau ou entrepôt de l'intérieur.

Les marchandises en transit ordinaire doivent être déclarées en détail soit à leur passage au bureau frontière, soit au moment de leur expédition du bureau de départ de l'intérieur. Elles y sont soumises à la vérification comme si les droits devaient être acquittés immédiatement.

Les marchandises sont ensuite plombées colis par colis.



Il n'est pas permis de grouper plusieurs colis sous un plombage collectif apposé sur un wagon ou un panier. Le prix des plombs (0 fr. 50 par plomb) est à la charge du destinataire de la marchandise.

L'acquit à caution qui accompagne l'envoi est généralement soumissionné par les intéressés eux-mêmes qui acquittent le prix du timbre de cette expédition (0 fr. 75 par acquit) et sont responsables de sa décharge.

A l'arrivée au bureau frontière, lorsqu'il s'agit d'un transit pour l'étranger, la douane se borne généralement, à moins d'un soupçon d'abus, à reconnaître l'intégrité du plombage des colis et à constater leur passage à l'étranger ou leur embarquement.

Lorsqu'il s'agit d'un transport sur un bureau ou un entrepôt de l'intérieur, la marchandise est déclarée pour l'entrepôt ou pour la consommation. Une nouvelle déclaration en détail est alors nécessaire qui entraîne habituellement une seconde vérification de l'espèce et du poids.

Dans les transports de cette dernière catégorie, un régime nouveau (consommation ou entrepôt) est, à l'arrivée au bureau de l'intérieur, substitué à l'expédition de transit, tandis que, dans les expéditions de transit pour l'étranger, l'opération de transit continue au moins jusqu'à la sortie de France, sinon dans le pays limitrophe.

Les marchandises expédiées sous le régime du « Transit-international » (expéditions effectuées sous la responsabilité des Compagnies de chemins de fer) ne sont en principe l'objet, à la frontière ou au bureau de départ, que d'une reconnaissance sommaire du nombre, des marques et des numéros des colis.

Ce n'est que dans les cas exceptionnels, lorsqu'il y a soupçon de fraude, par exemple, que la douane frontière

procède à une vérification détaillée. L'ouverture des colis n'est, en général, exigée qu'à l'arrivée à l'entrepôt au moment où la marchandise est déclarée pour la consommation.

Au lieu d'être plombés séparément, les colis sont enfermés dans des wagons, compartiments, paniers ou saches, ces récipients sont seuls plombés. Lorsque la Compagnie ne dispose pas de récipients, les colis sont plombés *à nu*. De quelque manière que le plombage s'effectue, le prix des plombs reste à la charge du chemin de fer, les conditions spéciales de la perception des taxes pour formalités en douane exemptant de tous frais de plombage les marchandises transportées en transit international. Il n'y a exception que pour les colis postaux, qui, en vertu de la loi du 24 juillet 1884, jouissent de la gratuité du timbre et du plombage.

Les acquits-à-caution (1) sont souscrits par les Compagnies qui acquittent le prix du timbre de ces expéditions et sont responsables de leur décharge.

On voit que le transit international est sensiblement plus avantageux que le transit ordinaire pour le commerce de l'intérieur. L'emploi du transit international procure aux importateurs l'économie des frais de timbre, d'acquets-à-caution et de taxe de plombage qui peuvent parfois atteindre un chiffre assez élevé lorsque les expéditions comprennent un grand nombre de colis. Il les décharge de toute responsabilité quant aux ruptures de plombage et aux autres irrégularités qui peuvent se pro-

(1) Autorisation délivrée sur papier timbré pour laisser circuler une denrée sans payer les droits, sous la condition de les acquitter à destination.

duire au cours du transit. Les marchandises sont dispensées de la visite à la frontière : les destinataires peuvent en opérer le dédouanement eux-mêmes et présider aux manipulations que nécessite la vérification douanière. Le déballage et le réemballage de certains produits délicats ne peuvent être convenablement faits que par le propriétaire lui-même ou ses employés.

L'existence de ces tarifs de transit international et de transit ordinaire donne l'explication des circonstances dans lesquelles peuvent être utilisés les tableaux de taxes dressés par les Compagnies de chemins de fer et qui indiquent le nom de villes parfois très éloignées de la frontière, villes dans lesquelles la direction générale des douanes a autorisé l'ouverture d'entrepôts en transit ordinaire ou en transit international.

Les différences essentielles qui existent dans le fonctionnement de ces deux régimes conduisent les Compagnies à proposer des taxes différentes pour chacun d'eux.

Actuellement le Ministre des Travaux publics tient compte de la volonté des Compagnies, lorsqu'elles déclarent ne pas vouloir se charger des formalités douanières pour les expéditions par transit ordinaire.

Les opérations sous ce régime sont généralement, paraît-il, suivies par les intéressés eux-mêmes. En pareil cas, bien entendu, les Compagnies n'ont droit à la perception d'aucune taxe.

Il résulte de ces observations que le dédouanement est effectué par les Compagnies surtout en cas d'importation ou d'exportation pure et simple.

Les Compagnies de chemins de fer préparent en ce moment des propositions de taxes divisées en deux catégories : la première étant plus élevée que la seconde.

En ce qui concerne d'abord le transit pour la réexportation immédiate de frontière à frontière ou d'un entrepôt de l'intérieur sur un bureau-frontière, l'opération initiale donne seule ouverture à la perception d'une taxe : l'opération effectuée au bureau de sortie est considérée comme ne constituant qu'une seule et même opération avec celle d'entrée, et affranchie, à ce titre, de toute redevance. Les taxes les plus élevées sont applicables à l'opération d'entrée quand elle a lieu en transit ordinaire : la même opération en transit international n'est frappée que des taxes de la seconde catégorie.

Ces dernières taxes sont appliquées aux opérations qui s'effectuent au bureau-frontière ou au bureau de départ pour les transports en transit à destination d'un bureau ou d'un entrepôt à l'intérieur. Mais, ici, contrairement à ce qui a lieu pour le transit à destination de l'étranger, le dédouanement de la marchandise au bureau d'arrivée, lorsqu'il est effectué par la Compagnie, est frappé des taxes de la première catégorie.

Telles sont les bases sur lesquelles les Compagnies paraissent être d'accord pour formuler leurs nouvelles propositions dont nous parlerons plus loin.

#### 7<sup>e</sup> Marchandises en admission temporaire.

L'admission temporaire est la faculté d'importer des produits tarifés en suspension des droits à l'effet de les manufacturer et à la charge de les réexporter ensuite à l'étranger. Au moment de l'importation, la vérification a lieu dans les mêmes conditions minutieuses que pour l'acquiescement des droits. Les intéressés souscrivent des engagements spéciaux garantissant le paiement d'une amende égale au quadruple du droit engagé pour le cas

où la marchandise ne recevrait pas la destination déclarée.

A la sortie, la marchandise est soumise à une vérification détaillée qui a pour objet de constater que le produit présenté en compensation est admissible à la décharge du compte d'admission temporaire.

Actuellement les Compagnies proposent d'imposer chacune de ces opérations aux taxes de la première catégorie (les plus élevées) en stipulant qu'elles ne signeront la soumission exigée à l'entrée qu'autant qu'une provision représentant le montant éventuel des droits aura été déposée par le destinataire ou l'expéditeur, afin de couvrir leur responsabilité dans le cas de non décharge des acquits-à-caution ou de réclamation pour une cause quelconque.

#### 8° Marchandises exportées avec drawback.

Le drawback est la restitution des droits perçus à l'entrée sur la marchandise exportée. L'exportation avec drawback donne lieu à une vérification complète de la part du bureau de douane qui reçoit la déclaration. Il arrive quelquefois que la marchandise admise au drawback est exportée par un bureau autre que celui qui a procédé à la vérification.

En pareil cas, ce dernier bureau expédie les colis sous plombs et avec acquit-à-caution ou passavant sur le bureau de sortie. Celui-ci reconnaît l'identité de la marchandise et l'intégrité du plombage, puis régularise le passavant ou l'acquit-à-caution.

Les Compagnies de chemins de fer demandent à percevoir les taxes les plus élevées pour la première opération, c'est-à-dire pour celle faite au bureau de la vérification.

L'opération effectuée au bureau de sortie qui ne comporte qu'une reconnaissance sommaire, peut être taxée aux prix les plus bas.

#### 9<sup>e</sup> Exportations temporaires.

Ce sont les exportations de marchandises prises à la consommation en France avec réserve du bénéfice du retour en franchise. Les marchandises sortant de France sous ce régime sont déclarées et vérifiées en détail au bureau-frontière.

Le plus souvent, elles sont estampillées ou marquées pour faciliter la reconnaissance de leur identité lors de la réimportation.

Au retour de l'étranger, la douane procède à une vérification détaillée des objets et ne les réadmet en franchise qu'après avoir acquis la certitude de leur identité. Les Compagnies proposent d'appliquer distinctement à l'opération de sortie et à celle de réimportation, les taxes de la catégorie la plus élevée.

*Opérations de zones franches.* — Les zones franches sont les territoires du pays de Gex et de la Haute-Savoie, placés en dehors de la ligne des douanes françaises.

Au point de vue de leurs relations avec le territoire douanier, les zones franches sont en principe considérées comme l'étranger.

Afin de donner une idée générale des taxes perçues actuellement pour formalités en douane, donnons quelques uns des chiffres du tarif spécial (homologué le 14 août 1884) de la Compagnie de l'Est.



|                                                                                                                                                                                           | FRAIS                   |                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|--------------------------|
|                                                                                                                                                                                           | à l'entrée<br>en France | à la sortie<br>de France |
| <b>1<sup>o</sup> Taxes à percevoir pour formalités en douane.</b>                                                                                                                         |                         |                          |
| 1 <sup>o</sup> Par expédition de 100 kilos et au-dessous, etc . . .                                                                                                                       | 0 <sup>r</sup> 50       | 0 <sup>r</sup> 45        |
| 2 <sup>o</sup> Par chargement de wagon complet, jusqu'à concurrence de 10.000 kilos de marchandises, même de di f érentes natures, non sujettes à la vérification détaillée, etc. . . . . | 2 50                    | 1 25                     |
| 3 <sup>o</sup> Par chargement de wagon complet jusqu'à concurrence de 10.000 kilos des marchandises ci-après désignées : (suit une énumération limitative). . .                           | 1 »                     | 1 »                      |
| 4 <sup>o</sup> Par chargement de wagon complet jusqu'à concurrence de 10.000 kilos de houille, de coke et de minéral . . . . .                                                            | 0 50                    | 0 50                     |
| 5 <sup>o</sup> Animaux : Bœufs, etc. (suit une énumération), par tête, etc. . . . .                                                                                                       | 0 50                    | 0 50                     |
| 6 <sup>o</sup> Voitures montées ou démontées, par pièce. . . .                                                                                                                            | 2 50                    | 2 50                     |
| 7 <sup>o</sup> Matériel de chemins de fer et de tramways, par pièce (suit une énumération), etc. . . . .                                                                                  | 2 50                    | 2 50                     |
| 8 <sup>o</sup> Emballages vides, tels que, etc. . . . .                                                                                                                                   | » »                     | » »                      |
| <b>2<sup>o</sup> Taxes à percevoir pour formalités en douane à l'entrée ou à la sortie des marchandises en admission temporaire.</b>                                                      |                         |                          |
| 1 <sup>o</sup> Expéditions composées d'un seul colis, de 0 à 100 kilos (suivent divers cas spéciaux). . . . .                                                                             | 0 25                    | 0 25                     |
| 2 <sup>o</sup> Expéditions composées de plusieurs colis. Par colis sans que la taxe, jusqu'à 1.000 kilos, puisse dépasser 2 francs, etc. . . . .                                          | 0 25                    | 0 25                     |
| 3 <sup>o</sup> Expéditions par wagon complet de marchandises de même nature, etc. . . . .                                                                                                 | 2 »                     | 2 »                      |
| 4 <sup>o</sup> Locomotives, tenders, wagons, par fraction indivisible de 1.000 kilos . . . . .                                                                                            | » »                     | 0 50                     |

§ III. — Lorsque les Compagnies se chargent de l'accomplissement des formalités en douane ainsi que la Cour de Cassation leur en a reconnu le droit (C. Cas. 11 février 1878) soit à la frontière, soit dans les villes désignées par l'administration supérieure des douanes, il est évident qu'elles font concurrence à l'industrie privée. Leur action gêne les commissionnaires. Il y a là dans les opérations de dédouanement par les Compagnies de chemins de fer quelque chose d'analogue au service de magasinage organisé par elles au départ. C'est un service accessoire dont on peut concevoir la suppression, mais cette suppression aurait les plus graves inconvénients. Nous avons dit dans les généralités que les taxes pour formalités en douane doivent être rangées au nombre des frais accessoires. Cette question posée par l'administration avait, après des avis peu concordants du contrôle, été soumise au Comité consultatif. Celui-ci a émis l'avis que ces taxes devraient être rattachées à la réglementation des frais accessoires. Une circulaire ministérielle du 30 décembre 1895, L. F. p. 34, 1896, a confirmé cet avis, car c'est pour les Compagnies une obligation dérivant de celle qui leur incombe d'assurer la transmission des marchandises.

Il en résulte que les prix perçus par les Compagnies de chemins de fer au titre des taxes pour formalités de douane ne doivent être que la représentation des dépenses occasionnées aux Compagnies pour l'accomplissement des services qu'elles rendent à titre d'agents en douane.

C'est là une application d'un principe général des frais accessoires.

Pour revêtir ce caractère exclusivement compensateur, les taxes devraient être calculées et établies par espèces de

marchandises et selon l'importance de la manutention nécessitée par les opérations en douane.

Les marchandises qui comportent un emballage extérieur et intérieur soigné et dont la vérification donne lieu par suite à une série de manutentions délicates devraient être plus imposées que les matières dont le dédouanement n'exige que le pesage du colis dans l'état où il est présenté.

Mais il est pratiquement impossible d'établir des taxes exactement proportionnées à l'importance du travail effectué. Il faudrait créer un trop grand nombre de subdivisions, ce qui compliquerait considérablement les tableaux des prix.

La seule solution pratique consiste à établir un certain nombre de classes avec des taxes moyennes, en tenant compte, dans la mesure du possible, de l'importance du service rendu, en groupant ensemble les produits dont le dédouanement représente la même somme de travail.

C'est sur ces bases que repose l'économie générale des tableaux des prix des Compagnies de l'Est (tarif homologué 14 août 1884) et celui du Nord (date d'application, 1<sup>er</sup> février 1896) pour la petite vitesse.

Il est inutile d'insister sur le caractère extrêmement délicat de la fixation de ces taxes d'opérations en douane. Ici plus que jamais, si l'on ne veut tomber dans l'arbitraire, il paraît essentiel de s'attacher dans la mesure du possible à la création de taxes strictement nécessaires pour rémunérer les Compagnies de leurs dépenses. L'administration supérieure ne saurait y voir, d'une manière générale, malgré toutes les sollicitations des intéressés, des moyens d'augmenter l'exportation et de restreindre les importations ou inversement. Pour connaître les taxes

perçues par chaque Compagnie, il faut aujourd'hui se reporter nécessairement, soit pour la grande vitesse, soit pour la petite vitesse, aux tableaux des prix spéciaux à chacune d'elles. D'ailleurs, l'Orléans, l'Ouest et l'État ne perçoivent point (d'après le recueil Chaix) de taxes pour accomplissement de formalités en douane. Le P.-L.-M. a un tarif très ancien. Le Midi a un tableau de taxes très court. Seules les Compagnies du Nord et de l'Est peuvent faire l'objet d'une étude sérieuse. Les tarifs déjà si compliqués des chemins de fer ne devraient pas être surchargés de ces différences de stipulations inutiles. L'accomplissement des formalités en douane pourrait être réglementé pour toutes les Compagnies françaises d'une manière identique.

A la date du 15 février 1892, l'administration des travaux publics a appelé l'attention des Compagnies sur le défaut d'uniformité des taxes qu'elles perçoivent pour le dédouanement des marchandises à l'importation et à l'exportation.

« Ces tarifs, expliquait la dépêche ministérielle, varient  
« actuellement de réseau à réseau. Or, il serait très utile  
« et très rationnel d'établir sur ce point une taxation uni-  
« forme, car le public a toujours grand intérêt à ce que le  
« même régime soit partout appliqué et, du reste, l'iden-  
« tité des tarifs serait tout à fait justifiée dans l'espèce  
« par l'identité des services à rémunérer. »

Le Ministre avait, en conséquence, invité les Compagnies à se concerter en vue de l'adoption d'un tarif uniforme. Ce résultat n'a pas encore été obtenu.

Au mois de juillet 1897, le Comité consultatif a invité les Compagnies à modifier leurs premières propositions.

§ IV. — La Compagnie du Nord a présenté une nouvelle réglementation des opérations de douane analogue à celle qui existe depuis le 14 août 1884 sur la Compagnie de l'Est. A part quelques différences de détail appelées à disparaître dans le remaniement des taxes de l'Est, ces deux Compagnies ont aujourd'hui les mêmes prix d'opérations en douane en G. V. et en P. V.

Il est à présumer que les autres Compagnies finiront par être peu à peu soumises à la même réglementation.

Sur le Nord et sur l'Est en grande vitesse et petite vitesse les prix pour opérations et formalités en douane sont en général différents à l'entrée et à la sortie de France. La taxe applicable dans le premier cas est plus élevée que dans le second, ainsi que l'on devait s'y attendre.

Toutefois les Compagnies de l'Est et du Nord ont été invitées à tenir compte de cette distinction dans cinq cas où, pour les marchandises dénommées, elles perçoivent actuellement des taxes égales à l'entrée et à la sortie de France.

Les taxes varient encore avec la nature, le poids et le mode de chargement des marchandises. Les taxes à percevoir par les Compagnies diffèrent selon qu'il s'agit de marchandises soumises en fait à la vérification détaillée, ou de marchandises soumises à la vérification sur wagon : les taxes étant plus élevées dans le premier cas que dans le second. Cela ne donne lieu à aucune difficulté sur les deux Compagnies du Nord et de l'Est. Une disposition analogue, mais incomplète, existe pour les prix de la Compagnie de P. L. M. Il n'est pas spécifié que la vérification doit avoir lieu en fait pour que la taxe soit exigible. De là est né un différend entre le public et cette Compagnie de P. L. M. Les commerçants soutiennent que les taxes les

plus élevées ne doivent être perçues que pour les expéditions qui ont été effectivement soumises à une vérification détaillée.

Dans le système de la Compagnie, il suffit que la marchandise soit susceptible d'être soumise à une vérification détaillée pour que le droit le plus élevé soit exigible, peu importe qu'il y ait eu ou non vérification partielle ou totale de toutes les marchandises emballées. Et la Compagnie s'appuie sur deux arrêts de la Cour d'Aix, 31 décembre 1891, 10 mai 1892.

Ce qui augmente la difficulté c'est qu'aucun texte ne précise quelles sont les marchandises sujettes à la vérification détaillée.

La Cour de Cassation a rendu plusieurs arrêts dans un sens favorable au commerce et nettement contraires aux arrêts de la Cour d'Aix. D'après la Cour suprême (14 janvier 1891, S. 91. I. 268; — P. 91. I. 639; D. 91. I. 220; C. Cas., 1<sup>er</sup> mai; 2 mai, et 14 novembre 1892; L. F. p. 275, v. 1892; S. et P. 93. I. 95; C. Cas., 11 mai 1892, S. 92. I. 418), la taxe applicable aux marchandises sujettes à une vérification détaillée ou à l'intervention de l'emballleur n'est due que quand l'une ou l'autre de ces deux opérations a été accomplie. Pour la Cour tout se résume donc en cette question de fait : a-t-on, ou n'a-t-on pas procédé à une vérification détaillée ?

On a dit que l'administration des travaux publics n'avait pas qualité pour donner l'interprétation du texte des conditions d'application des taxes. En effet ce rôle incombe aux tribunaux. Mais on a ajouté que l'administration pourrait intervenir dans la question en invitant la Compagnie P.-L.-M. à mettre à l'étude la révision de ses tarifs spéciaux pour formalités de douane. C'est l'occa-



sion de se rappeler qu'il s'agit ici des frais accessoires. Le Ministre n'a donc pas un simple droit d'homologation : il pourrait, dans une nouvelle fixation des taxes, faire disparaître du mode de taxation de la Compagnie P.-L.-M. l'équivoque cause du litige.

Les taxes sont imposées ou non, disions-nous, par les Compagnies du Nord et de l'Est selon que les marchandises sont soumises *en fait* ou ne sont pas soumises à la vérification détaillée. Ce mode de taxation ne donne lieu à aucune difficulté, puisqu'il est basé sur un point de fait toujours facile à établir. Il est en outre conforme à l'équité, attendu qu'il n'alloue une rémunération spéciale au chemin de fer que pour un service réellement rendu par lui. Le règlement serait avec avantage fixé d'une façon analogue pour le P. L. M. Ce serait un pas de plus vers l'uniformité.

Les prix fixés ne comprennent pas les droits de douane, de régie et autres (pour l'acquittement), ni les déboursés pour plombs, cordes et timbres d'acquets et de soumissions (transit ordinaire ou international).

Toutefois les marchandises voyageant sous le régime international sont exemptes des frais de passage en douane à la *sortie* de France ; à l'*entrée* elles sont soumises aux taxes, mais elles sont affranchies des frais de plombs et de timbres de soumission.

Ces deux dispositions sont faciles à justifier.

Lorsqu'une marchandise arrive de l'étranger et qu'elle est placée à la frontière sous le régime de transit international, pour être dirigée, soit sur une douane intérieure, soit sur un autre bureau frontière, pour sortir de France, il n'y a là, au point de vue des formalités douanières, qu'une seule opération. En effet, le transport est effectué sans interruption sous le même régime. La reconnaissance de

l'intégrité des plombs et le déchargement au bureau de destination ne sont que le complément de l'opération qui a commencé à la gare d'entrée. Décomposer cette expédition en deux opérations ce serait méconnaître son caractère.

Quant à l'exonération de frais de plombage et de timbre de soumission elle est très équitable car dans la plupart des cas les Compagnies groupent plusieurs expéditions dans la même soumission et dans le même wagon. La répartition du prix du timbre et du plombage entre les différents destinataires compliquerait les comptes pour un intérêt, en somme minime. Il s'agit d'une somme trop faible pour avoir influence sur les taxes fixées par le Ministre.

En fait, les frais dont il s'agit ne demeurent pas à la charge des Compagnies, ils sont compensés par la taxe perçue à titre de formalités douanières et qui est très avantageuse pour les chemins de fer puisque les marchandises expédiées en transit international ne donnent lieu à d'autres manutentions que la reconnaissance de l'intégrité du plombage.

Il y a une règle exceptionnelle établie pour les marchandises dirigées dans le régime international sur certaines gares limitativement énumérées.

Indépendamment des débours pour frais de toutes natures, droits perçus par la douane, etc., les expéditions faites dans les conditions susdites sont soumises à leur arrivée dans les localités désignées à des taxes variant avec le poids et le mode de chargement.

Les Compagnies ajoutent dans leur chapitre « Des réglementations diverses » des conditions spéciales de magasinage. Les Compagnies du Nord et de l'Est créent pour les marchandises importées des exceptions aux arrêtés ministériels relatifs au délais impartis pour le décharge-

ment et l'enlèvement des marchandises. Elles stipulent que pour les marchandises transportées par wagons complets, les wagons devront être complètement déchargés dans la journée du lendemain de la mise à la poste de la lettre d'avis d'arrivée adressée par la Compagnie au destinataire. Ces délais ne devraient pas être différents de ceux accordés pour l'enlèvement des marchandises voyageant dans l'intérieur et qui sont actuellement fixés par les arrêtés ministériels des 2 avril 1892 et 28 février 1894. D'après ce dernier arrêté, l'obligation de décharger dans la journée du lendemain n'existe que si la lettre d'avis a été mise à la poste de façon à être reçue avant 5 heures 1/2 de l'après-midi du jour où elle est expédiée.

Il n'est pas rationnel d'accorder, pour des expéditions qui ont à subir les opérations de dédouanement un délai inférieur à celui qui est imparti pour les marchandises exemptes de toute formalité douanière. Il y aurait sur ce point à établir la concordance entre le règlement des opérations en douane et les arrêtés sur les frais accessoires.

Il est très surprenant que pour le Nord, où le tarif spécial P. V. n° 29 a été homologué le 27 décembre 1895, le Ministre n'ait pas exigé le respect du principe général posé pour toutes les Compagnies dans les arrêtés sur les frais accessoires. Peut-être y a-t-il eu une erreur de rédaction. Il n'y a aucune raison plausible à faire valoir pour que toutes les perceptions ou taxes que le tarif des opérations de douane peut contenir accessoirement, en ce qui concerne le magasinage et les délais de chargement et de déchargement, ne soient pas identiques à celles fixées annuellement par le Ministre pour les frais accessoires de l'article 51 du cahier des charges.

Dans tous les cas, aux termes du règlement international

du 8 octobre 1848, les Compagnies de chemins de fer sont tenues de mettre gratuitement des magasins de visite à la disposition de la douane. Il ne peut donc pas être question de percevoir des taxes sur les marchandises déclarées tant que dure la vérification, soit que la douane ou le déclarant ait provoqué l'expertise légale, soit que la douane ait eu recours à tout autre moyen d'investigation propre à l'éclairer sur l'exactitude de la déclaration. Nous avons déjà eu occasion d'indiquer, en examinant les frais de magasinage, que ce principe a été formellement consacré par un arrêt de la Cour de Cassation rendu le 15 mai 1877.

Les Compagnies du Nord et de l'Est ont établi en petite vitesse des taxes spéciales pour les *marchandises en admission temporaire*.

L'admission temporaire, avons-nous dit, est la faculté d'importer des produits tarifés en suspension des droits à l'effet de les manufacturer et de les réexporter ensuite à l'étranger.

On sait, d'après l'exposé fait plus haut, que les Compagnies, lorsqu'elles interviennent soit comme soumissionnaires, soit comme cautions, dans les opérations d'admission temporaire, assument une responsabilité beaucoup plus grande que dans les opérations d'importation pour la consommation. Dans ce dernier cas, en effet, elles sont dégagées, vis-à-vis de la douane, aussitôt après l'acquittement des droits, et l'avance qu'elles ont faite de ces taxes leur est en général remboursée contre la remise de la marchandise au destinataire.

En matière d'admission temporaire, au contraire, leur responsabilité dure tant que la marchandise n'a pas été représentée, après avoir été manufacturée, au service des

douanés et réexpédiée à l'étranger, c'est-à-dire pendant un laps de temps qui varie de trois à six mois.

Cette situation étant donnée, on comprend pourquoi les taxes spéciales inscrites pour les opérations d'admission temporaire sont plus élevées que celles pour formalités en douane dans les conditions ordinaires. Par mesure de précaution contre toute éventualité fâcheuse, les Compagnies du Nord et de l'Est ont eu soin de stipuler « que les  
« agences de la Compagnie ne soumissionnent auprès de  
« la douane, pour des admissions temporaires, qu'autant  
« qu'une provision en espèces, actions ou obligations de  
« la Compagnie du Nord, représentant le montant des  
« droits exigibles par cette administration, a été dé-  
« posée à la Compagnie avant la soumission, afin de cou-  
« vrir leur responsabilité dans le cas de non décharge des  
« acquits-à-caution ou de réclamation pour une cause  
« quelconque.

« Les expéditeurs ou les destinataires des marchandises  
« en admission temporaire, auxquels il ne conviendrait  
« pas de fournir la provision préalable, auront à désigner  
« à la frontière une personne qui leur servira de caution  
« vis-à-vis de la douane. » Dans ce dernier cas, les taxes  
perçues par les Compagnies sont fixées à un taux moins élevé.

## CHAPITRE IX`

### LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE

SOMMAIRE : § I. Convention de Berne. — § II. Utilité de la taxe. —  
§ III. Proposition.

§ I<sup>er</sup>. — Aux termes de la convention de Berne, art. 9 (14 octobre 1890), toute expédition internationale doit être accompagnée d'une lettre de voiture qui contiendra les mentions suivantes :

*a)* Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée ;

*b)* La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice ;

*c)* La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication, conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur ; en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis ;

*e)* La demande faite par l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35 :



*f)* La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (articles 38 et 40);

*g)* La mention si l'expédition doit être faite en G. V. ou en P. V.;

*h)* L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police et qui doivent accompagner la marchandise;

*i)* La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (Article 42, alinéa 3);

*k)* Les remboursements grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (Art. 43);

*l)* La mention de la voie à suivre, avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part. Si l'expéditeur a indiqué la voie à suivre, le chemin de fer ne pourra, pour effectuer le transport, utiliser une autre voie que sous les conditions suivantes :

1° Les opérations de douane auront toujours lieu aux stations indiquées par l'expéditeur.

2° Il ne sera pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire choisi par l'expéditeur.

3° La marchandise sera livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture.

*m)* Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur cons-

tatée par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

Les prescriptions du détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture et notamment le formulaire à appliquer sont renvoyées aux dispositions pour l'exécution de la convention.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente convention.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration, pour lui servir de preuve du contrat de transport.

L'administration du chemin de fer pourra également créer, pour les besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare expéditrice, et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata.

Ces dispositions de l'article 6 de la convention sont complétées par les dispositions réglementaires suivantes : § 2. Sont obligatoires, pour les lettres de voiture internationales, les formulaires prescrits par l'annexe II (voir ce formulaire dans L. F. p. 36 v. 1891). Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc, pour la petite vitesse et sur papier rose foncé pour la grande vitesse ; ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la

partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues allemande ou française.....

Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand, ni le français, la lettre de voiture pourra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français. Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les chemins de fer, les autres par l'expéditeur.

Plusieurs objets ne pourront être inscrits dans la même lettre de voiture que lorsque leur nature permettra de les charger, sans inconvénients, avec d'autres marchandises et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

§ II. — Les Compagnies de chemins de fer ont proposé de percevoir une taxe ou prix de vente des lettres de voiture internationales afin d'éviter les gaspillages d'imprimés. Ces lettres ont un format exceptionnel, ce qui leur donne une certaine valeur. De plus, la vérification en vue du timbrage entraîne pour les Compagnies des dépenses spéciales dont il est juste de les indemniser.

En Allemagne, en Hollande, on perçoit des taxes analogues.

Cette vente des imprimés est un service rendu au public

accessoirement au contrat de transport. La rémunération en doit être, par suite, inscrite dans la liste des frais accessoires, plutôt que dans les conditions communes aux tarifs d'exportation.

§ III. — Nous indiquerons plus loin les propositions nouvelles concernant la taxe des lettres de voiture internationales.

## CHAPITRE X

### PROPOSITIONS DE TAXES

SOMMAIRE : § I. Enregistrement ; Réclamations des compagnies : Main-d'œuvre ; Impôt ; Discussions diverses ; Projet actuel. — § II. Manutention ; Propositions des compagnies ; Proposition du public. — § III. Pesage ; Propositions des compagnies. — § IV. A. Dépôt des bagages ; Propositions. B. Magasinage ; Stationnement des wagons ; Timbre de la lettre d'avis. — § V. Opérations en douane ; Propositions : leur facture générale ; Proposition de taxes pour opérations en douane concernant les bagages. — § VI. Lettres de voiture internationales ; Proposition.

§ I<sup>er</sup>. — Nous avons étudié le service de l'enregistrement, nous connaissons les opérations et les responsabilités qui en découlent pour les Compagnies. La taxe doit à elle seule rembourser tous les frais et couvrir tous les risques.

C'est ici le lieu d'examiner si les réclamations produites par les Compagnies au sujet du taux de cette taxe sont fondées. Cette question a été l'objet d'un très grand nombre de rapports et de discussions dans les divers conseils et comités consultés par le Ministre des Travaux publics.

Un relevé des frais d'enregistrement des bagages et des marchandises a été fait pour chaque grande Compagnie, en 1898. Voici un tableau dont les chiffres sont extraits des états fournis par un certain nombre de gares désignées aux Compagnies par une sous-commission du Conseil supérieur des voies de communication.



## Dépense moyenne par Enregistrement sans tenir compte des Impôts

| ENREGISTREMENT                                             | NORD      | P. L. M.  | ORLÉANS   | EST       | MIDI        | OUEST     | MOYENNE |
|------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-----------|---------|
| Bagages . . . . .                                          | 0,437     | 0,440     | 0,448     | 0,449     | 0,453       | 0,216     | 0,458   |
| G. V. . . . .                                              | 0,434     | 0,300     | 0,457     | 0,206     | 0,284       | 0,318     |         |
| P. V. . . . .                                              | 0,498     | 0,510     | 0,216     | 0,444     | 0,535       | 0,455     |         |
| <i>Perte subie par la Compagnie</i>                        |           |           |           |           |             |           |         |
| Bagages . . . . .                                          | 32,000    | 87,500    | »         | 57,200    | 64,800      | 407,800   |         |
| G. V. . . . .                                              | 50,000    | 80,000    | »         | 270,500   | 425,500     | 227,000   |         |
| P. V. . . . .                                              | 95,000    | 4,042,500 | »         | 374,700   | 64,000      | 440,800   |         |
| <i>Augmentation de la Recette d'après le Tarif proposé</i> |           |           |           |           |             |           |         |
| Bagages . . . . .                                          | 23,500    | 54,000    | »         | 35,000    | 27,500      | 34,700    |         |
| G. V. . . . .                                              | 58,400    | 437,300   | »         | 42,500    | 25,700      | 38,000    |         |
| P. V. . . . .                                              | 48,500    | 423,000   | »         | 37,700    | 470,300     | 62,000    |         |
| <i>Nombre des Enregistrements</i>                          |           |           |           |           |             |           |         |
| Bagages . . . . .                                          | 4,569,740 | 3,342,336 | 2,480,500 | 1,465,334 | 4,059,374   | 4,864,600 |         |
| G. V. . . . .                                              | 2,335,800 | 4,404,884 | 3,400,000 | 4,544,179 | 4,064,959,5 | 2,488,880 |         |
| P. V. . . . .                                              | 2,570,800 | 7,535,050 | 4,200,000 | 2,487,787 | 4,588,536   | 3,463,040 |         |

Exemple : Le Nord reçoit 0 fr. 10 — 0 fr. 012 (impôt) = 0 fr. 088 par enregistrement de bagages.

Le Nord dépense en moyenne 0 fr. 137 pour chaque opération, 0 fr. 137 — 0 fr. 088 = 0 fr. 049, perte pour chaque enregistrement.

Les Compagnies demandent que la taxe à percevoir soit élevée de 0 fr. 10 à 0 fr. 15 par enregistrement. La part des Compagnies, après prélèvement de l'impôt, est ramenée à 0 fr. 15 — 0,048 = 0,132.

Il résulte de ce tableau que la Compagnie des chemins de fer du Nord présente l'ensemble des prix le moins élevé, exemple : 0 fr. 137 pour l'enregistrement des bagages ; le chemin de fer de l'Ouest a le prix le plus fort 0 fr. 216 pour la même opération.

Il est impossible actuellement d'évaluer d'une manière précise le prix de revient de l'enregistrement, c'est le prix de revient qui devrait être le montant de la recette autorisée par le Ministre. En ces matières quand on arrive à fixer des chiffres, il y a toujours quelque chose d'empirique. De plus, les frais accessoires sont des frais spéciaux qui suivent la plupart des fluctuations du trafic.

Les évaluations présentées par les Compagnies ne sont pas concordantes, et cela s'explique, parce que ces sortes de ventilations sont difficiles. Mais l'évaluation la moins élevée de toutes, celle qui est présentée par la Compagnie du Nord 0 fr. 137 et qui repose sur des documents extraits de registres spéciaux tenus avec beaucoup de soin, est encore supérieure au montant du droit de 0 fr. 15, que les Compagnies demandent, y compris l'impôt, soit 0 fr. 132 impôt déduit.

Il n'y a pas lieu, d'après quelques membres des com-

missions, d'élever la taxe, car les frais de l'enregistrement sont faits dans un double but. D'abord pour rendre service au voyageur, lui procurer le moyen de réclamer avec document à l'appui, au cas de perte de ses colis. Puis la Compagnie fait l'enregistrement dans son intérêt à elle. Une exploitation de chemins de fer serait-elle possible si elle était limitée à la traction ? Non, il faut que la Compagnie accomplisse d'autres opérations pour que le service de transport puisse se faire. Elle a besoin de savoir quels sont les colis qu'elle reçoit et à qui elle doit les remettre.

Il est équitable que la Compagnie ne fasse pas retomber sur l'expéditeur ou le voyageur les dépenses d'une opération non seulement utile au public, mais indispensable pour son propre service.

Il ne semble pas excessif de laisser à la charge de la Compagnie la différence entre la taxe actuelle, soit 0 fr. 10 — 0 fr. 012 = 0 fr. 088, impôt déduit et la dépense réelle, soit 0 fr. 137 sur le Nord, pour l'enregistrement des bagages, représentant l'intérêt de la Compagnie dans l'enregistrement des colis.

On ajoute que le petit bulletin de bagages, les feuilles de récépissé ou de déclaration ne valent pas 0 fr. 088. Le travail de rédaction n'est pas à prendre en compte. Il s'agit d'écritures faites par la Compagnie. Ce sont des frais généraux d'exploitation. Ces frais doivent être compris dans la taxe générale du transport.

Au point de vue économique, dit-on, les Compagnies n'ont pas intérêt à obtenir une augmentation de la taxe d'enregistrement. Cela vexerait les voyageurs et expéditeurs, et par suite pourrait provoquer, sinon une diminution momentanée des transports, tout au moins de vives réclamations contre les Compagnies. Ce n'est pas à une

époque où les dégrèvements d'impôts sont réclamés avec instance par le public qu'il faut lui demander de changer ainsi ses habitudes à ses dépens. Le relèvement frapperait les indigents comme les riches, il serait certainement très impopulaire.

On fait observer enfin que cette taxe de 0 fr. 40 n'est pas proportionnelle : elle frappe le petit parcours, le faible transport aussi bien que les expéditions faites au loin et les lourds colis.

Les observations qui précèdent ont été écartées pour les motifs ci-après : depuis l'origine des chemins de fer on a alloué aux Compagnies 0 fr. 40 pour faire face aux dépenses de l'enregistrement. On ne considérerait pas cette somme comme trop élevée. Personne n'a jamais prétendu que cette somme fût supérieure à ce que les Compagnies déboursent. Il y a là une dette envers la Compagnie. On ne peut regarder l'enregistrement comme une conséquence nécessaire du service de transport et prétendre que cette taxe doit être laissée en tout ou partie à la charge de la Compagnie.

Assurément on aurait pu créer une taxation unique comprenant à la fois les frais de transport et les frais d'enregistrement, mais c'est précisément ce que l'Etat n'a pas voulu faire.

Il y a un tarif pour la rémunération du transport, et il y a d'autre part des taxes destinées à rémunérer les services autres que le transport proprement dit (art. 54 cahier des charges).

Les Compagnies réclament l'augmentation de la taxe d'enregistrement parce que le prix de la main-d'œuvre s'est élevé et ce qui suffisait à payer les frais en 1860 ne suffit plus aujourd'hui. Au cours des discussions soule-

vées sur les frais accessoires, la Compagnie du Nord a communiqué au Conseil supérieur des voies de communication (voir rapport, session 1878, p. 15) un tableau montrant que, par agent commissionné, le traitement moyen s'est successivement élevé de 1.460 à 1.788 francs. Le salaire des hommes à la journée est monté en moyenne de 12 % (de l'année 1865 à l'année 1876).

Depuis l'origine des concessions de chemins de fer si la main-d'œuvre a augmenté de prix, les procédés mécaniques ont remplacé souvent avec avantage le travail manuel. Pour les opérations de l'enregistrement, dont nous avons exposé toute la complexité, les machines n'ont pas encore permis de suppléer aux employés. L'augmentation de prix se fait donc sentir. Il y a des opérations que l'on n'effectuera jamais mécaniquement, l'enregistrement des colis est dans ce cas. Un employé aux écritures ne fournit pas plus de travail aujourd'hui qu'il y a vingt ans. Les progrès industriels n'ont pas pu compenser ici la dépense plus grande occasionnée par l'élévation des salaires. Il y a là un fondement aux réclamations des Compagnies et on ne peut en nier la réalité.

Une autre cause est venue motiver les propositions nouvelles des Compagnies. Des impôts prélevés par l'Etat sur la taxe d'enregistrement ont diminué cette taxe déjà trop faible.

La loi du 14 juillet 1855, aggravant l'impôt existant en vertu de la loi du 2 juillet 1838, décidait qu'à l'avenir un impôt de un dixième porterait sur le prix total des places de voyageurs et serait applicable non seulement au transport des voyageurs en G. V., mais encore à celui des marchandises et objets de toute nature dans les mêmes conditions. En résumé cette loi augmentait la matière impo-

sable et aussi la quotité de l'impôt d'un décime en sus. Une loi du 16 septembre 1871, art. 12, avait encore élevé l'impôt de 10 %. Pour 1 franc restant dans la caisse d'une Compagnie, celle-ci devait, avant 1871, payer le décime et le double décime, soit 0 fr. 12, et par conséquent faire payer au public 1 fr. 12. La loi du 16 septembre 1871 avait institué un impôt supplémentaire de un dixième sur la somme de 1 fr. 12, soit 0 fr. 112 à ajouter à l'impôt de 0 fr. 12, total 0 fr. 232.

Un encaissement net de 1 franc correspondait donc à une recette brute de 1 fr. 232. Pour avoir l'encaissement net correspondant à une recette brute de 1 franc il fallait poser la proportion 1 fr. 232 : 1 franc :: 1 fr. : x d'où  $x = 0 \text{ fr. } 8117$ . Pour 1 franc que la Compagnie percevait elle ne conservait que 0 fr. 8117.

Nous insistons sur cette loi, car c'est elle qui déterminait les Compagnies à réclamer avec ensemble une augmentation du taux de l'enregistrement, réclamation qu'elles n'ont plus abandonné depuis.

La surtaxe de 1871 a été supprimée par la loi de finances du 26 janvier 1892. L'impôt est revenu au taux de 0 fr. 12 par franc. Par recette de 1 fr. 12 les Compagnies gardent 1 franc pour elles.

Les Compagnies afin de se soustraire au paiement de l'impôt se sont adressées aux tribunaux. Elles soutiennent que la taxe établie dans la loi du 14 juillet 1855 ne doit pas atteindre les frais d'enregistrement. Elles font valoir les arguments suivants :

De la combinaison des documents législatifs sur la matière, il résulte que l'impôt du 1/10 sur les prix des places et sur le prix du transport des marchandises à G. V., perçu par les Compagnies de chemins de fer, n'est autre



que l'impôt établi par les lois du 9 Vendémiaire an VI, augmenté d'un décime par la loi du 6 prairial an VII, et maintenu par celle du 5 Ventôse an XII, sur les entrepreneurs de voitures publiques, impôt réglementé par la loi du 25 mars 1817. Un arrêt de la Cour de Cassation, 1<sup>er</sup> août 1833, a reconnu ce principe et a décidé que l'impôt du 1/10 n'était pas restreint aux voitures circulant sur des routes et était établi sur l'industrie de tous ceux qui se livraient à des entreprises de transport. Depuis cet arrêt le principe n'a jamais été contesté.

L'impôt du 1/10 sur le prix des places était, aux termes de la loi du 2 juillet 1838, seulement perçu sur la portion du prix des places correspondant aux frais de transport, abstraction faite du droit de péage. Cette loi a donc consacré à nouveau le principe.

La loi du 14 juillet 1855 a augmenté cet impôt d'un nouveau décime, et décidé qu'il serait applicable, non seulement aux transports des voyageurs en G. V., mais encore à ceux des marchandises et objets de toute nature dans les mêmes conditions. L'impôt devait être perçu sur la *totalité* des prix payés, c'est-à-dire sur la partie du tarif *transport* et aussi sur la partie correspondant au *péage*.

Cette loi, pas plus que celle de 1838 n'a parlé *du prix de l'enregistrement*. En effet, *prix total du transport* signifie *péage plus transport* proprement dit. Elle ne l'a point compris dans la matière imposée, c'est donc à tort que l'État réclame une taxe de 1/10 par enregistrement des bagages ou des colis en G. V.

Autrement dit, les Compagnies de chemins de fer s'appuient sur l'art. 42 du cahier des charges, « Pour  
« indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle  
« s'engage à faire par le présent cahier des charges et

« sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession les droits *de péage* et les prix de *transport* ci-après déterminés ». Il est certain que jusqu'en 1855 l'impôt frappait seulement la partie du tarif correspondant au prix du *transport*, abstraction faite du *péage* pour construction et entretien du chemin. Puis la loi du 14 juillet 1855 a étendu l'impôt *au péage*. C'est ainsi que « le prix total » du transport a été imposé. Mais les législateurs ne pensèrent nullement aux frais d'enregistrement.

Ces derniers frais, ajoutent les Compagnies, ne font pas nécessairement partie intégrante du prix de la place du voyageur ou du prix de transport des colis. On peut concevoir un transport de bagages ou colis sans enregistrement. Il y a, au moins pour les bagages, des exemples sur les lignes de chemins de fer étrangers. Les voyageurs déposent leurs valises dans un fourgon et les reprennent eux-mêmes.

D'ailleurs, si le prix de l'enregistrement est considéré comme inévitable, on ne voit pas pourquoi de la nécessité du paiement de ce service on conclurait à sa confusion nécessaire avec le prix du transport.

Cette théorie des Compagnies qui paraît simple et logique n'a pas triomphé, elle est repoussée par la Cour de Cassation (31 mai 1876).

Vainement la Compagnie prétend que « l'enregistrement n'est autre chose qu'un des moyens à l'aide desquels la Compagnie accomplit le transport et non une des dépenses que le transport rend nécessaire », disait le Tribunal de la Seine (21 mars 1874). Pour être consé-

quente avec elle-même, la Compagnie devrait également demander la déduction pour l'assiette de l'impôt « des « dépenses occasionnées par la fabrication, la distribution « et le contrôle des billets de place.

« Si dans l'intérêt de son service et pour l'ordre de sa « comptabilité la Compagnie peut fractionner le prix total « du transport, en percevoir des parties dans des bureaux « distincts et leur donner des dénominations diverses, « suivant la nature des dépenses auxquelles chacune peut « plus spécialement se rapporter, elle ne saurait trouver « dans ce fractionnement, le moyen d'en soustraire aucune « à l'impôt. »

Ainsi, d'après la jurisprudence, le prix de la place d'un voyageur dans un wagon se compose, lorsque le voyageur fait enregistrer ses bagages pour être transportés en même temps que lui, de deux parties, dont l'une, le prix du billet, est réglée sous forme de tarif par le cahier des charges et dont l'autre comprend les frais accessoires non mentionnés au tarif. L'article 3 de la loi du 14 juillet 1855 porte que le  $\frac{1}{10}$  dû au Trésor sur le prix des places des voyageurs transportés par chemins de fer sera calculé sur *le prix total des places*. Il suit de là que les 0 fr. 10 de l'enregistrement d'un bagage pesant moins de 30 kilos, s'ils ne constituent pas un prix de transport, qui, en pareil cas, n'est pas dû, forment nécessairement une partie intégrante du prix total de la place que le voyageur doit payer. (Cour de Cassation, 31 mai 1876.)

On fait un raisonnement analogue au cas de transport, de colis en G. V.

Il résulte de l'interprétation judiciaire de ces mots « prix total » que l'Etat perçoit chaque année des sommes auxquelles il n'a aucun droit d'après les Compagnies.

Aux termes d'une circulaire du directeur général des contributions indirectes au personnel sur l'exécution des art. 26, 27 et 28 de la loi de finances du 26 janvier 1892 (circulaire du 19 mars 1892) : « Il est entendu que les  
« 0 fr. 10 payés lors de l'enregistrement d'un bagage con-  
« tinueront à être soumis à l'impôt de 12 ou de 3 % comme  
« faisant partie intégrante du prix total de la place que le  
« voyageur doit payer, le texte de l'art. 26 confirme  
« pleinement à cet égard la jurisprudence établie par  
« l'arrêt de la Cour de Cassation du 31 mai 1876 ». (S. 76. l. 378 ; P. 76.902 ; D. 76. l. 480.)

Alors les Compagnies de chemins de fer se sont retournées vers le Ministre des Travaux publics et lui ont demandé d'augmenter le droit d'enregistrement du montant de l'impôt. Elles font valoir les arguments qui suivent à l'appui de leur réclamation.

L'art. 3 de la loi du 14 juillet 1855, créant une augmentation d'impôt, se termine par ces mots :

« Les tarifs des Compagnies seront accrus du montant  
« des taxes nouvelles résultant du présent article ». D'après ce texte de loi, c'est le public qu'on a entendu atteindre et non les Compagnies, elles doivent pouvoir réclamer cet impôt au public, afin de le reverser au trésor. La perception leur a été confiée afin d'éviter la création d'un agent chargé dans chaque gare de percevoir la somme afférente à l'impôt.

La question a été tranchée dans ce sens, sans difficulté, pour le prix des places et pour plusieurs taxes accessoires.

Pourquoi les Compagnies n'ont-elles pas été autorisées à augmenter les prix de l'enregistrement comme elles ont pu le faire pour les tarifs de transport ? Cela tient à ce que

à l'époque où la loi de 1871, aujourd'hui abrogée, avait été mise à exécution, on avait pensé que le nouvel impôt du 1/10 ne s'appliquerait pas au droit d'enregistrement. En effet, la loi portait que cet impôt ne serait perçu qu'autant qu'il arriverait à une taxe de 0 fr. 05, or, le droit d'enregistrement étant de 0 fr. 10, le dixième de cette somme était loin d'arriver à 0 fr. 05, mais il y a eu contestation entre les Compagnies et l'administration des contributions indirectes. Celle-ci a prétendu qu'il fallait additionner le droit d'enregistrement des bagages avec le prix de la place payé par le voyageur, et percevoir l'impôt sur le total. Cette doctrine a été consacrée par un arrêt de la Cour de Cassation. C'est alors que les Compagnies de chemins de fer ont demandé au Ministre des Travaux Publics d'augmenter le droit d'enregistrement du montant de l'impôt, ce qu'elles n'avaient pas fait antérieurement. Il est vrai que l'impôt ne formait qu'une somme de 0 fr. 023 par rapport aux dix centimes de l'enregistrement, la somme totale de 0 fr. 123 aurait été d'une perception difficile. Mais en même temps les Compagnies ont fait valoir que loin d'être trop élevé, eu égard au prix de revient, le droit d'enregistrement de 0 fr. 10 était notablement insuffisant. (Conseil supérieur des Voies de communications, session 1878, p. 46. M. Aucoc.)

Depuis lors les Compagnies n'ont plus cessé de réclamer une majoration du taux de l'enregistrement, même après la suppression d'une partie de l'impôt. Elles ne veulent même plus supporter aujourd'hui les charges qu'elles avaient subies sans plaintes trop vives jusqu'au jour où les conséquences de l'interprétation donnée à la loi de 1871 leur avaient paru intolérables.

Puisque, disent les Compagnies, la jurisprudence et

aussi une circulaire du Ministre des Travaux publics du 14 août 1855 concertée avec le Ministre des Finances décident que le droit du dixième doit être perçu sur le prix total et collectif payé par les voyageurs ou expéditeurs et cela sans distinction et sans réduction à raison des frais d'enregistrement, il est juste de tenir compte de l'alinéa final précité de l'article 3, loi du 14 juillet 1855.

Les voyageurs et expéditeurs doivent payer une taxe plus élevée pour permettre aux Compagnies de payer sans perte pour elles l'impôt dû au Trésor. En définitive c'est actuellement l'universalité des contribuables et non pas seulement la catégorie des voyageurs et expéditeurs qui finit par supporter, grâce au jeu de la garantie, l'impôt réclamé aux Compagnies.

Les Compagnies ne contestent pas que l'élévation de la taxe ne soit impopulaire, il en est ainsi de toutes les augmentations d'impôt. En résumé, d'après les Compagnies de chemins de fer, le Ministre des Travaux publics en refusant d'établir une taxe d'enregistrement plus élevée va contre l'esprit de la loi : il met l'impôt destiné à peser sur ceux qui se servent des chemins de fer à la charge, soit de la masse entière des contribuables, soit des Compagnies, si celles-ci n'ont pas recours à la garantie d'intérêt.

Le Ministre devait accorder une augmentation de la taxe d'enregistrement.

Telle est la solution réclamée par les Compagnies au nom de l'équité.

Contrairement aux prétentions des Compagnies on a dit qu'elles ne sont pas des collecteurs pour l'Etat, qu'elles sont les véritables redevables de l'impôt du dixième.

Cet impôt n'est autre que celui établi par les lois du



9 vendémiaire an VI et 5 ventôse an XII, 25 mars 1817 sur l'industrie de tous ceux qui se livrent à des entreprises de transports, mais non pas sur le public qui utilise les services.

La loi du 2 juillet 1838 en décidant que l'impôt du dixième ne serait perçu pour les chemins de fer que sur la portion du prix des places correspondant aux frais de transport a consacré de nouveau ce principe.

La loi du 14 juillet 1855 a aggravé cet impôt en décidant qu'il serait perçu sur la totalité des prix payés, mais cela n'a changé, dit-on, ni le caractère, ni la nature de l'impôt. Cette loi a autorisé les Compagnies à augmenter leurs prix du montant des taxes nouvelles; les taxes fixées dans les tarifs auraient cessé d'être rémunératrices, si elles n'avaient pas été accrues du montant de l'impôt. On peut tirer argument de cette disposition pour dire que la loi voulait atteindre les Compagnies, puisque d'autre part elle prenait soin de les autoriser à augmenter leurs ressources. L'Etat leur disait : « Enrichissez-vous » pour me payer davantage. » Il exigeait plus d'argent des Compagnies, en leur donnant l'espoir de le ressaisir bientôt sous une autre forme dans la poche des contribuables.

Enfin, ajoute-t-on, il résulte des rapports faits lors de la présentation de ces différentes lois et de leur discussion que c'était bien l'entreprise de transport qui était frappée de l'impôt et non le voyageur ou expéditeur. En ce sens Trib. civ., Mantes, 19 déc. 1879; L. F. v. 13, p. 25; C. Cas. 4 mai 1881, L. F. p. 138 v. 14.

D'ailleurs pour soutenir que les Compagnie de chemins de fer sont de simples collecteurs de l'impôt, il faudrait qu'il y eût un débiteur principal, le voyageur ou l'expé-

diteur auquel le droit pourrait être réclamé. Pareille théorie ne peut être soutenue que difficilement à cause de l'impossibilité pratique de la perception. Telle est l'analyse des principaux arguments présentés pour repousser la demande des Compagnies.

Nous allons indiquer rapidement les diverses dates auxquelles la question a été discutée par l'administration.

En 1873 les Compagnies avaient demandé le relèvement pour 1874 du chiffre fixé par le Ministre pour l'enregistrement. La commission centrale des chemins de fer, la sous-commission des tarifs, le Conseil supérieur des voies de communications, discutèrent la proposition. Les Compagnies demandaient à percevoir pour l'enregistrement des bagages et colis G. V. 0 fr. 15 impôt compris, au lieu de 0 fr. 10.

Le Ministre avait cru pouvoir majorer les frais accessoires pour 1875 par un arrêté de 1874, et devant les protestations du commerce et de l'industrie, il dut revenir en 1874 sur cette mesure.

En statuant, le 30 novembre 1876, sur la fixation des frais accessoires, le Ministre décida que le droit d'enregistrement de 0 fr. 10 comprendrait l'impôt. Cela revenait, au fond, à opérer une réduction de recettes des frais accessoires, les Compagnies percevant toujours la même somme qu'à l'origine, mais étant obligées d'en remettre une partie au Trésor.

Le Comité consultatif des chemins de fer (19 octobre 1878) conclut qu'il y avait lieu d'élever de 0 fr. 10 à 0 fr. 15, impôt compris, la taxe d'enregistrement des bagages et celle des colis.

Les directeurs des Compagnies de chemins de fer avaient cependant consenti, et cela dès l'origine de leurs réclama-

tions, à ne pas surélever la taxe d'enregistrement des bagages à 0 fr. 15, afin d'éviter les réclamations des voyageurs. On se serait borné à toucher aux autres taxes d'enregistrement en laissant intacte celle de l'enregistrement des bagages.

Le 26 novembre 1878, le Conseil supérieur des voies de communication vota la proposition consistant à porter de 10 à 15 centimes le droit d'enregistrement des bagages et messageries G. V. et P. V., mais d'une façon conditionnelle, pour les bagages et colis en G. V., c'est-à-dire en stipulant que dans le cas où l'impôt additionnel créé par la loi du 16 septembre 1871 viendrait à être supprimé, le droit serait ramené, sauf pour la P. V., à l'ancien taux.

Le Ministre repoussa cet avis, pareille mesure aurait été impopulaire; il maintint le *statu quo* par la décision du 14 décembre 1878.

En 1891, l'administration communiqua aux Compagnies un projet d'arrêté destiné à remplacer celui du 30 novembre 1876. La suppression de l'impôt venait d'être décidée, l'administration maintenait à 0 fr. 10 la taxe d'enregistrement.

En 1891, les Compagnies, dans leurs propositions annuelles, ne réclamaient pas l'augmentation des frais d'enregistrement des bagages.

En 1894, le Ministre prescrivit une révision des frais accessoires. Les Compagnies proposèrent d'abord de maintenir l'ancien taux de 0 fr. 10 pour les bagages, puis, dans leurs propositions complémentaires, elles demandèrent à l'élever à 0 fr. 15.

La commission chargée d'examiner la question fut d'avis de relever la taxe d'enregistrement de 0 fr. 10 à 0 fr. 15 pour toute expédition dépassant 40 kilos en G. V.

et en P. V., sauf pour les bagages des voyageurs, mais à la condition que moyennant la mention de « tarif le plus réduit », les Compagnies s'engageraient à rechercher elles-mêmes la taxe totale la plus réduite pour le transport empruntant plusieurs réseaux. Il y à, en effet, connexité entre ces deux questions, parce que la seule raison que les Compagnies aient opposée pour refuser l'application du tarif commun sur la simple demande de tarif réduit est l'augmentation de travail que cette recherche imposerait à leurs agents pour établir les prix les plus bas. Le Ministre a approuvé l'avis du Comité et a notifié cette approbation aux Compagnies, le 12 juin 1896.

La question est donc à nouveau pendante après de nombreuses vicissitudes.

Depuis les délibérations en date du 22 avril et du 20 mai 1896 sur les taxes des frais accessoires, les Compagnies ont adressé au Ministre des Travaux publics de nouvelles propositions concernant la soudure des tarifs. Le Comité consultatif a émis l'avis (juin 1897) qu'il y avait lieu désormais de donner suite au projet d'arrêté sur les frais accessoires et d'autoriser le relèvement de la taxe d'enregistrement de 10 à 15 centimes pour toute expédition dépassant 40 kilos en G. V et en P. V., sauf pour les bagages de voyageurs.

Comme conclusion on peut dire que, au point de vue de l'équité, l'Etat doit permettre aux Compagnies de percevoir les sommes suffisantes pour payer les frais du service de l'enregistrement.

Au point de vue de la pratique le Comité consultatif n'a pas accepté le relèvement pour les bagages, il est peut-être meilleur juge que les Compagnies elles-mêmes des vrais intérêts de celles-ci.

Au fond, les Compagnies ont de solides raisons à faire valoir près du Ministre, mais elles se heurtent à la question de popularité. Elles auront de la peine à faire admettre qu'il y a une question de droit engagée, qu'une injustice est commise à leur égard et qu'elles subissent un véritable préjudice : il faudrait faire céder une question de popularité à la question de principe.

§ II. — Les Compagnies de chemins de fer trouvent insuffisantes les taxes fixées pour la manutention; de son côté, le public les trouve exagérées. Nous commencerons par les propositions des Compagnies en raison de leur importance.

Nous avons à nous demander si les taxes de manutention, chargement, déchargement, frais de gare et de transmission telles qu'elles sont fixées actuellement sont assez élevées pour couvrir les frais que ces opérations entraînent pour les Compagnies ?

Les taxes de manutention sont celles qui provoquent le plus de réclamations. Les Compagnies affirment qu'il y a un écart d'au moins 30 % entre les dépenses qu'elles font pour cet objet et les taxes qu'elles perçoivent. De plus, la taxe actuelle de 4 fr. 50 par tonne en G. V. comprend l'ancien impôt de 1/10 plus un double décime. Les Compagnies ne touchent donc en réalité que 4 fr. 417, le surplus est versé au Trésor public. Aussi demandent-elles à relever ces taxes de :

1 fr. 50 à 2 francs pour les marchandises en G. V.

1 fr. 50 à 1 fr. 80 pour les marchandises en P. V., sans condition de tonnage ;

1 fr. à 1 fr. 50 pour les marchandises en P. V., par wagon complet.

De 0 fr. 40 à 0 fr. 60 pour les transmissions.

D'après les indications fournies par les Compagnies, ces relèvements produiraient les augmentations de recettes ci-après :

|                                                                |                  |
|----------------------------------------------------------------|------------------|
| Manutention en G. V.....                                       | 580.458 fr.      |
| Manutention et transmission aux gares<br>de jonction P. V..... | 12.944.427       |
| Soit au total.....                                             | <hr/> 43.524.885 |

L'ensemble des augmentations demandées par les Compagnies étant de 16.861.948 francs (en 1896), c'est plus des trois quarts de leur demande. Il serait très souhaitable de voir alléger les charges de la garantie de 13 millions 1/2, mais le Ministre des Travaux publics, en 1878 et en 1894, a reculé devant les réclamations que provoquerait une pareille mesure.

Le Conseil supérieur des voies de communication, dans sa séance du 26 octobre 1878, avait émis l'avis qu'il y avait lieu d'augmenter les taxes de manutention, mais dans une proportion un peu moins considérable que celle proposée par les Compagnies.

En outre, pour la G. V., il était stipulé que dans le cas où l'impôt additionnel créé par la loi du 16 sept. 1871, viendrait à être supprimé, le droit serait ramené aux anciens taux.

A la fin de 1891, l'administration réduisit de 1 fr. 60 à 1 fr. 50 par tonne, la taxe de manutention G. V., pour l'assimiler à celle de la P. V. La suppression de l'impôt de la loi du 16 septembre 1871, venait d'être décidée.

En 1896 le Comité consultatif a émis l'avis de maintenir le *statu quo*. Voici pour quels motifs.

D'abord le Ministre (circulaire 19 octobre 1894) avait



fait observer que les frais de manutention sont la conséquence directe de tout transport : relever sensiblement les taxes de manutention, ce serait relever le prix du transport proprement dit et aller à l'encontre du progrès.

Puis on peut observer que l'augmentation des frais de manutention serait d'autant plus sensible que ces frais se calculent à la tonne, c'est-à-dire qu'ils sont multipliés par le poids transporté.

Pour les très longs parcours ou pour les très faibles tonnages, leur influence ne serait pas à la vérité très considérable, mais pour les parcours limités des marchandises taxées aux dernières séries, celles précisément dont le prix de transport fixe la valeur, le relèvement atteindrait des proportions inacceptables. La Compagnie du Nord, qui transporte beaucoup de houille et de coke, l'avait si bien senti que, contrairement aux autres Compagnies, elle proposait de maintenir les frais actuels de manutention pour les marchandises des 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> séries.

Toutefois il paraîtrait équitable de rendre les Compagnies complètement indemnes de l'impôt établi sur les articles de G. V. qu'elles perçoivent pour le compte du Trésor et qui reste à leur charge ainsi que nous l'avons indiqué plus haut.

La somme attribuée aux Compagnies à titre de droit de chargement et de déchargement et frais de gare étant de 4 fr. 50, l'impôt du dixième plus 2 décimes est de 48 centimes et l'on obtient la taxe de 4 fr. 68 soit en chiffre rond 4 fr. 70 que le public aurait à payer.

Nous signalons à l'occasion des propositions d'augmentation de taxes, l'opportunité de la création d'une taxe spéciale qui pourrait être imposée aux voyageurs pour la

manutention des colis délicats, par exemple pour les bicyclettes.

Ce serait, a-t-on dit à propos des bicyclettes, la juste compensation des dépenses que les Compagnies s'imposeraient afin d'agencer un matériel spécial, et cela les encouragerait à tenter des essais dans ce sens. La taxe serait établie par simple arrêté ministériel, à titre de frais accessoires aux opérations de chargement et de déchargement : elle pourrait être comprise entre 0 fr. 10 et 0 fr. 30.

Nous pensons que le Ministre excéderait ses pouvoirs en créant une catégorie spéciale de bagages assujettie à un droit particulier, peu importerait le nom donné à la nouvelle taxe.

De plus, si l'administration supérieure entrait dans cette voie, ce serait une porte ouverte aux revendications des Compagnies qui demanderaient bientôt un supplément de droit pour tous les objets encombrants et d'un transbordement difficile. On arriverait à détruire en détail le principe de la gratuité du transport des bagages.

Telle a d'ailleurs été jusqu'ici, croyons-nous, l'opinion de l'administration supérieure.

En ce qui concerne spécialement les frais de transmission, il est certain que si les Compagnies n'opéraient pas elles-mêmes la transmission d'un réseau à un autre, les négociants se trouveraient dans l'obligation de se servir d'intermédiaires, pour recevoir la marchandise d'un réseau et ensuite pour la faire passer sur une ligne dépendant d'une autre Compagnie, aussi les négociants reconnaissent le service que leur rendent les Compagnies en se chargeant de ces transbordements et des manutentions qui s'y rapportent. Ils aiment mieux rémunérer les Compagnies et ne pas faire procéder eux-mêmes aux opérations de

transmission. Le service que rendent aux commerçants les Compagnies et les avantages que ceux-ci en retirent sont incontestables : mais on peut dire aussi que si les Compagnies se chargent de toutes ces opérations, c'est parce qu'elles-mêmes y trouvent un avantage sérieux. Il est évident que beaucoup d'opérations commerciales n'auraient pas lieu, s'il fallait faire passer les marchandises sur des lignes dépendant de trois ou quatre Compagnies différentes et entretenir des préposés sur chacune d'elles pour les recevoir et pour les faire passer d'une ligne sur l'autre. C'est donc dans leur propre intérêt que les Compagnies font des tarifs combinés d'une Compagnie à une autre. Dans les bénéfices du transport elles trouvent une compensation aux dépenses de transmission. Il n'y a donc pas lieu d'accorder une élévation de taxe pour cette catégorie d'opérations. Le Comité consultatif est de cet avis et en outre afin de faire disparaître une équivoque qui pourrait résulter des conditions d'application des tarifs généraux, il a le 22 mai 1897 émis un avis favorable à l'insertion dans les futures conditions générales d'application des tarifs spéciaux de P. V. du texte suivant :

Art. 5. « Lorsque les prix d'un tarif spécial commun  
« comprennent les frais de chargement, de déchargement  
« et de gare, ou seulement les frais de gare, il n'est point  
« perçu de droit de transmission au profit des Compagnies participant à ce tarif au point de jonction avec une  
« tierce Compagnie pour les marchandises en provenance  
« ou à destination de la tierce Compagnie, mais il n'est  
« rien déduit des prix fermes indiqués au tarif spécial  
« commun. »

Rappelons enfin que les Compagnies ont été invitées, conformément à un avis du Comité consultatif émis le

7 octobre 1897, à formuler des propositions au sujet des taxes à percevoir pour l'usage des engins de manutention mis dans les gares à la disposition du public, taxes qui seront arrêtées annuellement par l'administration, comme les autres frais accessoires.

Elles seront uniformes pour toutes les Compagnies.

Des taux différents pourront être fixés pour les engins manœuvrés à la main et pour les engins à vapeur ; il pourra y avoir une taxe afférente au concours d'agents de la Compagnie.

Le public a demandé à l'administration supérieure d'apporter des modifications de rédaction à l'article 14 (manutention) des conditions d'application des tarifs de P. V. Le but final des réclamations était d'obtenir une réduction de taxes.

Les Compagnies ont proposé au Comité consultatif de reproduire dans l'arrêté à intervenir le texte même de l'art. 12 de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892 (1).

Des termes du rapport au Comité, 25 janvier 1895, il résulte que les fonctionnaires du contrôle sont tous d'accord pour adopter le texte proposé par les Compagnies.

Mais plusieurs Chambres de commerce (Perpignan, Charleville) demandent deux modifications :

1<sup>o</sup> La Chambre de Perpignan demande que dans le paragraphe 3 on supprime les mots soulignés dans le texte ci-après :

« Il est perçu pour la manutention des marchandises  
« 1 franc par tonne pour les marchandises *désignées soit*

(1) *Manutention*. — Il est perçu pour la manutention des marchandises de toute nature les droits suivants : 1 fr. 50 par tonne pour les marchandises transportées sans condition de tonnage ; etc.

« dans les *T. g.* soit dans les *T. sp.* comme étant transportées par expédition de 4.000 kilos et au-dessus ou « par wagon complet. »

Toutes les marchandises transportées par expédition de 4.000 kilos et au-dessus ou par wagon complet pourraient ainsi bénéficier du prix réduit de 1 franc pour leur manutention, et l'on n'aurait plus à vérifier si elles sont désignées ou non dans les tarifs spéciaux. C'est, du reste, la rédaction qui est actuellement en vigueur sur le réseau de l'Etat.

Il serait certainement désirable d'adopter, pour tous les réseaux, le texte du réseau de l'Etat. Mais la question a déjà été examinée en 1892, lorsque le Comité a délibéré sur l'arrêté relatif aux frais accessoires, et il n'a pas paru possible d'imposer aux Compagnies cette modification qui se traduirait pour elles par une diminution de recettes très sensible. Pour l'Etat, l'adoption de la rédaction uniforme n'a pas d'inconvénients, car toutes les marchandises susceptibles d'être expédiées par wagon complet sont désignées dans le livret des tarifs spéciaux. Le Comité consultatif a été d'avis qu'il n'y avait pas lieu de modifier l'arrêté ministériel sur ce point.

2° Les chambres de commerce de Perpignan et de Charleville demandent que le § 9 « moyennant la perception de ce droit 0 fr. 70, les frais de manutention (chargement, déchargement et gare) ne seront perçus qu'une « fois à l'expédition primitive et à la destination définitive, « étant bien entendu d'ailleurs, que les frais de chargement et de déchargement ne seront pas perçus pour les « marchandises transportées par expédition de 4.000 kilos « et au-dessus ou par wagon complet, lorsque ces opérations seront faites par les expéditeurs et les destina-

« taires », soit modifié de manière à créer la faculté pour les expéditeurs et les destinataires de faire ou de ne pas faire selon leur convenance, le chargement de toutes sortes de marchandises. Elles font valoir que cette option étant accordée sur le réseau de l'Etat, il n'y a pas de raison pour qu'elle ne le soit pas aussi sur tous les autres réseaux.

La question s'était aussi posée en 1892, et on a reconnu qu'il était difficile d'imposer aux Compagnies l'obligation d'entretenir un personnel qui serait occupé ou ne le serait pas, selon les convenances des expéditeurs et des destinataires. Les Compagnies accordent l'option pour certaines marchandises désignées dans les tarifs spéciaux ; mais elles ne croient pas possible de l'accorder pour toutes les marchandises. Le Comité consultatif s'est rangé à cette manière de voir en 1892 et en 1893.

Pour les chemins de fer de l'Etat, la question n'a pas d'intérêt pratique, les tarifs spéciaux accordant en fait l'option pour presque toutes les marchandises transportées par expédition de 4.000 kilogrammes.

§ III. — Le 22 avril 1896, le Comité consultatif des chemins de fer a émis un avis favorable à la rédaction d'un paragraphe à ajouter aux articles relatifs au pesage (4 et 13 de l'arrêté ministériel du 26 avril 1892) ainsi conçu :

« Les Compagnies doivent, sur la demande des intéressés, délivrer un bulletin constatant le poids des marchandises pesées.

« Il est perçu pour la délivrance de ce bulletin 0 fr. 40, par bulletin.

« Les deux taxes de pesage et de délivrance de bulletin ne sont pas exigibles si le pesage constate une erreur



« commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire. »

On peut regretter que cette disposition n'ait pas encore été mise en vigueur.

Les Compagnies ont demandé à différentes reprises le relèvement des taxes de pesage supplémentaire.

Elles font les propositions suivantes :

1<sup>o</sup> Pesage G. V. et P. V. par fraction indivisible de 100 kilos, 0 fr. 15 (au lieu de 0 fr. 10) ;

2<sup>o</sup> Pesage P. V. par camion ou par wagon complet, passé à la bascule par 1.000 kilos, 0 fr. 40 (au lieu de 0 fr. 30) avec relèvement du minimum de perception de 0 fr. 75 à 1 fr. 50 pour les camions.

Ce minimum serait ainsi le même pour les camions que pour les wagons.

Les arguments spéciaux au pesage, que les Compagnies peuvent faire valoir pour soutenir leur prétention, sont la nécessité d'entretenir des appareils très dispendieux.

De plus les instruments de pesage dont se servent les Compagnies sont assujettis à la vérification des poids et mesures. (Décret du 26 fév. 1873, art. 6, 7 et 9. spécialement, et décrets du 27 septembre 1877 et 7 janvier 1878). Un chef de gare ne pourrait même pas y soustraire les instruments de pesage placés dans son cabinet sous le prétexte qu'ils ne seraient destinés qu'à son usage personnel (C. Cas. 23 août 1859, S. 57. I. 714).

Les droits à percevoir pour cette vérification sont réglés par l'art. 9 du décret du 26 février 1873, ils sont à la charge des Compagnies.

Enfin les Compagnies font valoir que les augmentations demandées seront facilement admises par le public, parce

qu'il s'agit d'opérations tout à fait accessoires, et que l'augmentation de la taxe par wagon passé à la bascule se justifie par la complication des manœuvres à faire, devenues d'autant plus dispendieuses que les gares se sont plus développées. Les états fournis par les Compagnies pour permettre de comparer les recettes avec les dépenses des services accessoires étaient muets sur le pesage jusqu'en 1896. A cette date quelques chiffres ont été fournis.

Les relèvements déjà refusés en 1873 ont encore été rejetés en 1878 sur les conclusions du Comité consultatif des chemins de fer (19 octobre) et du Conseil supérieur des voies de communication (26 novembre).

En 1896 (Rapport du 21 mars) le Comité consultatif des chemins de fer a de nouveau proposé de maintenir les anciennes taxes. Aucune modification n'a donc été apportée aux taxes de pesage.

§ IV. — A. Les Compagnies n'ont pas manqué de faire remarquer que les taxes actuelles de dépôt des bagages sont loin de couvrir les dépenses relatives aux consignes, et elles ont insisté pour en obtenir la fixation aux chiffres proposés par elles, c'est-à-dire :

0 fr. 10 pour la 1<sup>re</sup> période de 24 heures ;

0 fr. 20 en sus pour la 2<sup>e</sup> période de 24 heures ;

0 fr. 30 en sus par chaque période suivante de 24 heures.

Les colis considérés comme encombrants (et dont nous avons donné la liste) sont frappés d'une surtaxe de 50 %<sub>0</sub>. En supposant que la taxe d'un colis quelconque soit de 0 fr. 10 pour le premier jour, celle d'une bicyclette sera de 0 fr. 15, ce qui n'aura rien d'exagéré.

Le Comité consultatif a émis un avis favorable à l'adop-

tion de ces taxes, le 15 mai 1896. Le Ministre n'a pas encore statué.

La perception de ces taxes qui augmentent avec la durée du séjour ou la nature encombrante de l'objet doit remédier aux abus conséquences de la modicité des frais de consigne, et doit réagir notamment contre la tendance à transformer les consignes en magasin. Elle n'atteindra d'ailleurs que dans une bien faible mesure les dépôts faits par les voyageurs.

Le tarif actuel fixant un minimum de 0 fr. 40 si le dépôt ne dure qu'un jour, il n'y aura pas d'augmentation pour un colis ordinairement unique le premier jour.

Le relèvement projeté ne jettera donc pas le trouble dans une situation acquise et ne pèsera que sur les objets déposés dans un but qui ne se rattache pas directement au transport.

Le système d'élévation progressive des taxes est d'ailleurs préférable aux autres systèmes proposés en vue d'empêcher d'utiliser la gare comme magasin de ville, tels que ceux-ci : doubler le prix pour la consigne au départ dans les cas où les colis seraient retirés autrement que pour être portés immédiatement à l'enregistrement; ou encore obliger le déposant à payer outre les taxes de dépôt le droit d'enregistrement du transport au moment même du dépôt des colis en consigne. Ces propositions n'ont pas été acceptées par le motif qu'elles rendraient onéreuse et gênante la faculté pour les voyageurs de mettre en consigne les sacs, valises, couvertures qu'ils conservent avec eux dans leur compartiment et qu'ils ne font pas enregistrer.

Le système de relèvement auquel le Comité consultatif a donné son adhésion attend la sanction ministérielle.

Il semble bien que le Ministre ne peut refuser de relever les taxes qui ne couvrent pas les dépenses, surtout en ce qui concerne le dépôt au départ, puisque le cahier des charges n'oblige pas les Compagnies à faire le service des consignes au départ.

Afin de limiter leur responsabilité, les Compagnies ont proposé de limiter à 500 francs le préjudice causé par l'avarie ou la perte des bagages mis en dépôt, à moins que ces bagages n'aient été déclarés et assurés pour une valeur supérieure. La Commission des frais accessoires a complété la proposition ci-dessus en fixant la prime d'assurance à 0 fr. 10 par 100 francs pour les 24 premières heures, 0 fr. 15 en sus pour les 24 heures suivantes, 0 fr. 20 par période de 24 heures suivantes. Cette prime d'assurance devait être progressive pour éviter de trop longs dépôts.

Nous avons exposé les motifs pour lesquels le Comité consultatif en assemblée plénière n'a pas cru devoir donner un avis favorable à la perception de ces taxes.

Cependant cet ensemble de taxes, assurément plus compliqué que le mode actuel, serait éminemment équitable et procurerait aux Compagnies un supplément de recettes servant à atténuer les charges de la garantie d'intérêt.

Quel serait le rendement de cette nouvelle tarification ?

C'est là un point assez difficile à établir, car le total dépendrait à la fois de la surtaxe proportionnelle à la valeur déclarée et du coefficient par lequel il y aurait lieu de la multiplier. Or, on ne peut s'appuyer sur aucun chiffre, puisque actuellement les déposants ne déclarent rien et que l'on ignore quelle serait la proportion des dépôts avec valeur déclarée.

Les tableaux présentés par les Compagnies sont muets sur cette question.

*B.* Dans un rapport du 2 avril 1874, adressé au Ministre des travaux publics par M. le Président du Syndicat des six grandes Compagnies, il était dit que les prix fixés pour le magasinage des marchandises et le stationnement des wagons doivent être prohibitifs. Les chemins de fer sont des entreprises de transport et non pas des entreprises de magasinage et de dépôt. En immobilisant les wagons, les destinataires arrêtent les transports au grand préjudice du commerce, et c'est avec raison que l'administration supérieure a approuvé les prix qui assurent la prompte libération du matériel.

En 1878, l'administration ayant mis la question à l'étude, les Compagnies réclamèrent un rehaussement, elles ne fournirent d'ailleurs aucun état pour justifier leurs propositions.

Le Comité consultatif et ensuite le Conseil supérieur des voies de communication avaient conclu, pour la G. V. seulement, à l'élévation de 0 fr. 05 à 0 fr. 10 du droit de magasinage par 100 kilos et par jour. Le Ministre maintint le *statu quo*.

En 1892, la question a été reprise et, à la suite d'un nouvel examen, le Ministre a rendu l'arrêté du 12 avril 1892, qui règle encore les frais accessoires de magasinage, mais cet arrêté est muet en ce qui concerne le stationnement des wagons.

Or, depuis le 26 janvier 1892, les prix de transport ont été réduits et les habitudes du public se sont modifiées; les salles de magasinage sont devenues insuffisantes. Par suite du développement du trafic dont les causes sont

nombreuses (agrandissement des réseaux, innovation des transports par colis postaux, etc.), le personnel a dû être augmenté, les locaux plus largement aménagés.

Les Compagnies se sont faites à l'idée que les taxes de magasinage pouvaient être une sorte d'échelle mobile à la disposition du Ministre. Tantôt ces taxes devraient attirer le trafic par leur modicité, tantôt elles devraient hâter les opérations de gare, grâce à un taux plus élevé.

De son côté l'Administration s'est habituée à considérer les taxes de magasinage comme une sanction pénale et non pas seulement comme une simple recette répondant à un service rendu et permettant de couvrir les dépenses. Les perceptions de ce genre peuvent, dit-on, subir des majorations même considérables, parce qu'elles correspondent à un élément non essentiel du transport, et que de plus elles ne commencent à jouer qu'à l'expiration du délai nécessaire pour l'enlèvement des marchandises.

Tels sont les principaux motifs mis en avant pour justifier l'augmentation des taxes de magasinage.

Pour la P. V. les Compagnies avaient commencé par proposer le maintien des droits actuels (Comité consultatif 22 avril 1896).

Puis elles ont paru se raviser et ne plus faire de distinction avec leurs propositions pour la G. V., à la suite de la délibération du Comité consultatif assimilant la P. V. à la G. V. en matière de taxes à appliquer pour le magasinage.

Les Compagnies demandèrent que la taxe de magasinage fût de 0 fr. 10 pour le premier jour, de 0 fr. 20 pour le second jour et de 0 fr. 30 par 24 heures pour chaque jour en sus, par fraction indivisible de 100 kilos de marchandises en G. V.

Ces taxes étaient présentées comme devant avoir un



caractère nettement prohibitif et non pas celui de recettes égales aux dépenses.

Toutefois, il est juste de dire que dans leurs dernières propositions certaines Compagnies demandèrent le relèvement des taxes, non pas seulement pour leur donner le caractère prohibitif dont nous avons parlé à propos de l'encombrement, mais encore sous le prétexte que les prix n'étaient pas suffisants pour couvrir les dépenses.

Un certain désaccord existait entre l'Administration et les Compagnies.

Dans la discussion on fit observer que les Compagnies n'avaient pas demandé le relèvement des taxes de magasinage de P. V.

Ces taxes étaient déjà, disait-on, fort élevées, 0 fr. 05 par 100 kilos et 0 fr. 10 après trois jours. Ces prix sont supérieurs à ceux des magasins généraux et entrepôts de Paris. Si les Compagnies percevaient toujours les droits intégralement, les gares seraient moins encombrées.

Le Comité consultatif fut cependant d'avis (rapport du 21 mars 1896) d'assimiler les taxes de G. V. et de P. V. et de les fixer au taux suivant :

Pour les premières 24 heures, 0 fr. 10.

Pour les 24 heures suivantes, en sus, 0 fr. 15.

Pour chaque période de 24 heures suivantes, en sus, 0 fr. 20.

Ces taxes n'ont pas encore reçu l'approbation ministérielle.

Nous avons dit que le *stationnement* était réglementé d'une manière spéciale.

Aujourd'hui les Compagnies perçoivent une taxe de 10 fr. par wagon entamé ou non entamé, quand le charge-

ment ou le déchargement ne sont pas faits dans les délais prescrits.

Cette taxe est le prix de la location du wagon qui reste à la disposition de l'expéditeur ou du destinataire et de la partie de la voie de garage occupée par ce wagon.

Elle est plus élevée que la taxe ordinaire de magasinage.

Ainsi pour un wagon chargé de 5.000 kilos, la taxe de 10 fr., correspond à 0 fr. 20 par 100 kilos. La taxe de magasinage, art. 16, Tarifs généraux P. V. serait de 0 fr.05 ou 0 fr. 10 par 100 kilos.

Avant le 12 janvier 1872, la taxe était de 5 fr. par jour par wagon.

Dans sa séance du 22 avril 1896, le Comité consultatif des chemins de fer a émis un avis favorable à l'adoption, pour le stationnement des wagons, des propositions de la Commission des frais accessoires consistant à remplacer la taxe fixe de 10 fr., perçue par wagon et par 24 heures, par les taxes suivantes :

Pour les premières 24 heures de retard, 10 fr.

Pour les 24 heures suivantes en sus, 10 fr.

Pour les 24 heures suivant les 48 heures, en sus, 12 fr. 50.

Par chaque période de 24 heures suivantes, 15 fr.

Le Ministre n'a pas encore pris de décision.

Il n'y a pas de proposition de modification des taxes de magasinage concernant les voitures, cercueils, wagons, chariots, locomotives et tenders.

En résumé, on doit reconnaître à l'ensemble des taxes de magasinage un caractère de *pénalité*, pénalité édictée en vue d'empêcher le séjour indûment prolongé des mar-

chandises dans les gares de chemins de fer et par suite l'encombrement dommageable pour le service aussi bien que pour la sécurité des personnes et des choses.

Comme le disait le Tribunal de Commerce de Nevers (5 janvier 1876; L. F. v. 9 p. 169.), le tarif exagéré de magasinage « n'a point été imposé au public dans l'intérêt financier des Compagnies mais dans un intérêt d'ordre public et comme moyen coercitif contre l'habitude prise par le public de laisser séjourner les marchandises dans les gares et de regarder les halles de chemins de fer comme des entrepôts ».

Nous sommes en présence d'une de ces circonstances dans lesquelles la théorie cède aux nécessités de la pratique.

Il ne faut pas cependant oublier que seules les taxes de transport peuvent procurer des bénéfices légitimes aux Compagnies. Les taxes des frais accessoires doivent seulement fournir les ressources nécessaires au remboursement des dépenses correspondantes. On s'expose à tomber dans l'arbitraire lorsqu'on détourne les taxes du véritable but dans lequel elles ont été créées.

La perception des frais de magasinage est l'objet de difficultés constantes entre les Compagnies et les intéressés. Il ne faudrait pas, en exagérant les frais, aggraver la situation actuelle. Les mesures à prendre dans le but d'accélérer l'enlèvement des colis, analogues à celles exposées pour l'envoi de la lettre d'avis, seraient au contraire très légitimes et probablement beaucoup plus efficaces pour dégager les gares que l'augmentation des frais de magasinage.

Les taxes de magasinage de G. V. et de P. V. sont toujours majorées du prix des timbres des lettres d'avis

adressées, selon les cas, aux expéditeurs ou aux destinataires.

Les Compagnies profitent de ce que le prix de l'envoi de la lettre n'a point été mis par les textes à leur charge, pour le réclamer au public (27 mars 1897, Trib. civ. Hazebrouck; L. F. p. 123, v. 1897).

Le paiement de ce prix est mentionné pour la première fois dans l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté ministériel du 28 février 1894, sur le stationnement des wagons.

Aux termes de cet article, les frais de l'avis sont à la charge du destinataire et ne doivent en aucun cas dépasser le prix fixé pour la taxe d'une lettre. Toutefois, le destinataire qui aura demandé l'emploi du télégraphe devra en supporter les frais.

Ce texte doit être lui-même légèrement modifié. A la suite d'observations présentées au Comité consultatif, au nom des six grandes Compagnies de chemin de fer, le Comité a proposé la rédaction suivante pour le prix de l'envoi de l'avis de magasinage en G. V. et P. V.

« La Compagnie peut à son choix, aviser le destinataire, soit par la poste, soit par le télégraphe, soit par le téléphone ou message téléphoné, soit par un exprès; les frais de cet avis, qui sont à la charge du destinataire, ne devant, en aucun cas, dépasser le prix fixé pour la taxe d'une lettre. Toutefois, le destinataire qui aura demandé l'emploi du télégraphe, en supportera les frais. »

Un détail est à remarquer; le principe posé pour les communications postales ou télégraphiques du remboursement par le public de tout ou partie des dépenses occasionnées à la Compagnie n'est pas étendu aux avertissements téléphoniques ou par exprès.

Le règlement de ces derniers frais présenterait probablement de trop grandes difficultés. Les Compagnies de chemins de fer n'ont pas réclamé sur ce point et le Comité consultatif n'a pas cru devoir imposer au public une taxe supplémentaire non réclamée par les Compagnies.

Le prix du timbre de la lettre d'avis est nécessairement de 0 fr. 45. Il ne peut être moindre.

Des commerçants ont demandé que ces lettres fussent admises à circuler par la poste au taux des papiers d'affaires. Le Ministre des Postes et Télégraphes, à la date du 2 novembre 1883, a exprimé ses regrets de ne pouvoir dispenser les lettres d'avis du timbre de 0 fr. 45, car elles présentent un caractère de correspondance personnelle.

La question n'est pas négligeable. Le timbre des lettres d'avis a rapporté au Trésor, en 1882, un million six cent soixante six mille sept cent deux francs.

§ V. — Voici à titre de renseignement intéressant un exposé général des propositions actuellement étudiées par les Compagnies de chemins de fer pour les frais de douane.

Ces propositions forment deux fascicules ayant chacun trois pages et constituent l'un le tarif de la grande vitesse l'autre le tarif de la petite vitesse. La disposition de chaque tarif est établie de manière à permettre au public de trouver facilement les renseignements dont il peut avoir besoin.

La première page présente une sorte d'index ou de répertoire indiquant les conditions d'expédition et la nature des opérations à accomplir pour les divers transports : importation, exportation simple, transit ordinaire et transit international, admission temporaire, exportation avec

drawback, exportation temporaire, transport entre les zones franches et le territoire douanier et entre les zones franches et l'étranger. Une colonne indique en regard de chaque opération le numéro du tarif applicable. Lorsque la formalité doit être accomplie gratuitement, l'index l'indique par le mot « gratis ».

La seconde page constitue le tarif proprement dit, c'est-à-dire le tableau des taxes applicables selon l'espèce des marchandises, la nature de l'opération à laquelle elles ont été soumises et l'importance des expéditions. La classification des marchandises y est établie, comme il suit :

Marchandises transportées par expéditions d'un poids inférieur à 4000 kilos sujettes ou non sujettes à une vérification détaillée (rédaction commune aux deux vitesses).

Marchandises par expédition de 4000 kilos et au-dessous sujettes ou non sujettes à la vérification détaillée (rédaction commune aux deux vitesses).

Marchandises pondéreuses et d'encombrement vérifiées sur wagon (catégorie privative à la petite vitesse).

Finances, valeurs et objets d'art (art. privatif à la G. V.).

Animaux (catégorie commune aux deux vitesses).

Voitures, pompes funèbres et cercueils (G. V.).

Voitures, matériel de chemins de fer et de tramways (P. V. seulement).

Emballages vides en retour (art. privatif à la P. V.).

Sauf en ce qui concerne les emballages vides en retour (P. V.) à l'égard desquels la gratuité est prévue, ce tableau comporte pour chaque article 2 séries de taxes constituant l'une le tarif I et l'autre le tarif II.

Le premier vise spécialement les marchandises qui viennent d'être énumérées, lorsque leur expédition s'effectue sous l'un des régimes ci-après : importation, transit ordi-



naire, admission temporaire, drawback, exportation temporaire, importation de la zone franche pour la consommation ou en transit ordinaire.

Le tarif II s'applique aux mêmes marchandises sortant de France en exportation simple, expédiées en transit international, importées de la zone franche en transit international ou expédiées du territoire assujéti dans la zone.

Les taxes inscrites au tarif I sont généralement plus élevées que celles du tarif II.

Les taxes des tarifs I et II sont les mêmes en grande vitesse pour les finances, valeurs et objets d'art au-dessus de 1.000 francs et en P. V. pour les marchandises d'encombrement. On peut dire que le tarif II qui s'applique spécialement à l'exportation et au transit international constitue un tarif réduit ou tarif minimum par rapport au tarif I. Il ne saurait d'ailleurs en être autrement pour ce double motif que les opérations de douane relatives à ces expéditions sont rapides, peu compliquées, et qu'il est d'autre part de nécessité absolue de n'imposer aux marchandises de simple sortie que des frais strictement indispensables.

La troisième page de chaque fascicule indique les conditions auxquelles est subordonné l'accomplissement des formalités en douane par les Compagnies, les délais pour le magasinage des marchandises, le stationnement des wagons, ainsi que les délais pour la conduite à l'entrepôt des marchandises arrivées dans les gares de Paris.

On a pu remarquer que dans tout le chapitre consacré à l'étude des formalités en douane nous n'avons pas eu à parler des bagages des voyageurs d'une façon spéciale. En effet, en pareil cas ce sont les voyageurs qui veillent à l'accomplissement des formalités, et les Compagnies ne

réclament pas une taxe supplémentaire pour le chargement et le déchargement des bagages à la frontière.

Toutefois par une lettre du 5 janvier 1897 la Compagnie du Nord a soumis à « l'homologation » (il faudrait dire à la « fixation ») ministérielle une proposition concernant la perception, au profit de la Compagnie des wagons-lits, d'une taxe de un franc pour chaque enregistrement de bagages effectué par le train de luxe « Nord express ».

Pour ce train, afin d'éviter les arrêts très longs que nécessitaient aux gares frontières les opérations de la visite des bagages à la douane, la visite douanière est faite dans le fourgon même ; il n'y a pas de déchargement des bagages. Le fourgon est d'un type spécial. Il se compose de trois compartiments dont l'un renferme les bagages et peut être fermé avec un cadenas et plombé, l'autre compartiment contient une table et une bascule ; dans le troisième compartiment se tiennent, s'il y a lieu, les voyageurs ou leurs délégués pour assister à la visite.

Cette visite se continue d'ailleurs pendant la marche du train dans le cas où elle n'a pu être terminée pendant l'arrêt du train à la station frontière. Les frais de déplacement des douaniers sont à la charge de la Compagnie des wagons-lits.

Ce système de dédouanement des bagages est extrêmement apprécié des voyageurs. Mais il occasionne à la Compagnie des wagons-lits certains frais supplémentaires dont il est juste de la rémunérer. Le Comité consultatif a émis un avis favorable au mois de mai 1897. Il y aura donc probablement d'ici peu des taxes de frais accessoires pour les opérations en douane spéciales aux bagages des voyageurs.

Nous n'insisterons pas davantage sur les taxes de

douane. Il est à souhaiter que, dans l'arrêté ministériel à intervenir, les frais de formalités en douane fassent l'objet d'une réglementation uniforme et qu'il soit tenu compte de ce principe que ce sont là de véritables frais accessoires à fixer par le Ministre et non à homologuer.

§ VI. — Le 20 mai 1896, le Comité consultatif a émis l'avis d'ajouter un article ainsi conçu à l'arrêté ministériel fixant les frais accessoires :

« Il est perçu pour la vente des lettres de voiture internationales prescrites par la convention de Berne :

« Pour un exemplaire ..... 0 f. 03

« Pour 10 exemplaires ..... 0 25

« Il est perçu pour apposition du timbre de contrôle du chemin de fer, prescrit par le § 2 des dispositions réglementaires de la convention de Berne, sur les lettres de voiture internationales imprimées par les particuliers, après vérification de leur concordance avec le modèle prescrit par la convention, par 100 exemplaires 0 fr. 50. »

Ces taxes ne sont pas encore mises en application.



## CONCLUSION

De cette étude sur les services accessoires et les taxes qui y correspondent ressort la nécessité de l'intervention de l'administration supérieure en vue de compléter, d'uniformiser et de simplifier les tableaux des taxes et leurs conditions d'application.

Le pouvoir du Ministre est déterminé par le cahier des charges, et l'exercice de ce pouvoir n'est pas sans difficultés. Les arrêtés ministériels peuvent avoir une portée considérable au point de vue financier. Les statistiques actuelles ne sont pas suffisantes pour fixer des chiffres précis. Si l'on ne peut se rendre compte de la totalité des dépenses réelles des Compagnies pour les services accessoires, on peut cependant évaluer les recettes correspondant à ces services.

Ainsi en ne parlant que de la manutention, on arrive par un raisonnement simple à un chiffre approximatif et ce chiffre suffit pour mettre en évidence l'importance des intérêts en jeu.

Le trafic des chemins de fer donne comme produit brut total des recettes un milliard deux cents millions, soit six cents millions (chiffre un peu inférieur à la réalité) pour les marchandises.

Le prix de transport de 1 kilomètre par tonne transportée est en moyenne de 0 fr. 05. Une tonne parcourt en

moyenne 120 kilomètres. Une tonne rapporte en moyenne 6 francs, ( $0\text{ fr. }03 \times 120 = 6\text{ francs}$ ).

Il y a, avons-nous dit, 600 millions de recettes ; cela fait 100 millions de tonnes.

Pour la manutention une tonne de détail coûte 1 fr. 50 ; une tonne par wagon complet coûte 1 franc. Prenons ce second chiffre qui est le plus faible.

En admettant 1 franc par tonne pour frais accessoires de manutention, cela fait *100 millions de francs*, et les Compagnies assurent qu'elles ne sont pas suffisamment rémunérées par ces recettes.

D'après ce que nous avons dit, les opérations de manutention ne sont pas toujours accomplies par les Compagnies. Mais lorsque les opérations sont faites par les expéditeurs ou destinataires, on peut bien admettre que la dépense faite de ce chef par le commerce est analogue à celle que feraient les Compagnies en accomplissant ces services et nous savons que les Compagnies ne se trouvent pas assez rémunérées. La part prise par le commerce dans les services de chargement et de déchargement n'ayant pas pour effet de modifier notablement les dépenses réelles, c'est bien à cent millions par an qu'on peut évaluer les frais de manutention des marchandises en P. V.

L'importance du chiffre qu'il faudrait accroître du montant des autres dépenses de frais accessoires montre l'importance de la question.

L'intervention du Ministre est désirable à un autre point de vue. La Cour de Cassation décide que les arrêtés ministériels réglant les rapports des Compagnies de chemins de fer avec le public sont réputés connus de tous. De plus, en cette matière, tout est de droit étroit et les devoirs des Compagnies, comme les droits des destina-



taires, ne peuvent résulter que des lois et des arrêtés qui les régissent. En conséquence, la clarté et la simplicité des textes sont d'une nécessité absolue. Rien ne doit être abandonné au doute ou à l'arbitraire.

De grands progrès ont été faits dans le sens de l'uniformité pour les tarifs de transport. Des améliorations analogues s'imposent dans la rédaction des règles des frais accessoires, afin de préparer l'unité pour le jour où les réseaux des grandes Compagnies feront retour à l'Etat.

D'ailleurs, depuis quelques années, la question des frais accessoires a paru entrer dans une phase qui amènera des réformes utiles, pratiques et infiniment préférables aux moyens radicaux préconisés par certains esprits.

Le Comité consultatif des chemins de fer dans lequel se trouvent des éléments pris dans le Parlement, dans le commerce et dans l'administration joue ici le rôle principal.

Peu à peu on voit se dessiner des traditions, résultats de ses discussions et de ses avis.

C'est à lui qu'il appartient de continuer son œuvre et d'opérer, avec le concours des grandes Compagnies de chemins de fer, les réformes que l'opinion publique sollicite.

Vu :

Le Président de la thèse,  
E. CHAVEGRIN.

Vu :

Le Doyen,  
E. GARSONNET.

Vu et permis d'imprimer :

*Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,*  
GRÉARD.



# TABLE ANALYTIQUE

## PREMIÈRE PARTIE. — EXPOSÉ GÉNÉRAL

### CHAPITRE PREMIER. — Historique.

|                                                                                                                                                                     | Pages |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| § I. — <i>Objet de cette étude</i> : Les services accessoires dans les Compagnies de chemins de fer . . . . .                                                       | 1     |
| § II. — <i>Historique de la réglementation des services accessoires et des taxes qui y correspondent</i> : Epoque antérieure à la réglementation générale . . . . . | 4     |
| Loi du 11 juin 1842 posant le principe de la réglementation. . . . .                                                                                                | 5     |
| Expérience nécessaire pour opérer la réglementation. . . . .                                                                                                        | 5     |
| Utilité de la réglementation; Monopole.                                                                                                                             |       |
| Ordonnance du 15 novembre 1846, art. 47 . . . . .                                                                                                                   | 6     |

### CHAPITRE II. — Base de la réglementation.

|                                                                                                                                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| § I. — <i>Comparaison entre les principes de réglementation des services accessoires et ceux des tarifs de transport</i> : Fixation . . . . . | 8  |
| Homologation . . . . .                                                                                                                        | 9  |
| Terminologie . . . . .                                                                                                                        | 11 |
| Motifs de la distinction entre taxes de transport et taxes des services accessoires . . . . .                                                 | 12 |

|                                                                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| § II. — <i>Justification de l'intervention du Ministre dans la fixation des services accessoires</i> . . . . . | 43 |
| Le cahier des charges est à son origine un acte contractuel . . . . .                                          | 45 |
| Le Ministre doit veiller aux intérêts financiers de l'Etat. . . . .                                            | 46 |

### CHAPITRE III. — **Fixation des taxes. Conditions d'application.**

|                                                                                                                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| § I. — <i>Définition des services accessoires</i> . . . . .                                                                                                                                 | 18 |
| § II — <i>Fixation annuelle : Propositions des Compagnies.</i>                                                                                                                              | 19 |
| Difficulté d'apprécier actuellement à l'aide des chiffres les besoins des Compagnies . . . . .                                                                                              | 20 |
| Méthode à suivre . . . . .                                                                                                                                                                  | 21 |
| Date de présentation des propositions; Affichage .                                                                                                                                          | 22 |
| Communication aux chambres et conseils. . . .                                                                                                                                               | 23 |
| Arrêté ministériel; Délai; Tacite reconduction. .                                                                                                                                           | 24 |
| § III, — <i>Ligne de conduite à suivre par le Ministre dans la fixation des frais accessoires : Les taxes doivent être assez élevées pour couvrir les dépenses des Compagnies</i> . . . . . | 25 |
| Comment les choses se passent en fait . . . .                                                                                                                                               | 29 |
| Rareté des débats parlementaires sur les frais accessoires . . . . .                                                                                                                        | 30 |
| § IV. — <i>Des diverses causes de modifications à apporter aux taxes des services accessoires</i> . . . . .                                                                                 | 31 |
| Causes d'augmentation : main-d'œuvre, complications des services. . . . .                                                                                                                   | 32 |
| Impôts . . . . .                                                                                                                                                                            | 33 |
| Houille . . . . .                                                                                                                                                                           | 34 |
| Lignes nouvelles . . . . .                                                                                                                                                                  | 35 |
| Causes de diminution. . . . .                                                                                                                                                               | 35 |
| § V. — <i>Affichage.</i> . . . .                                                                                                                                                            | 36 |

## CHAPITRE IV. — Énumération des Services accessoires.

|                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| § I. — <i>Liste des services accessoires (non limitative)</i> . . . | 39 |
| Enregistrement, Manutention, Pesage, Magasinage,                    |    |
| Factage, Camionnage, Désinfection . . . . .                         | 40 |
| § II. — <i>Observations</i> : Camionnage et factage. . . . .        | 40 |
| Places de luxe. . . . .                                             | 42 |
| Opérations en douane . . . . .                                      | 43 |
| Place choisie par un voyageur ; Entrée sur les quais.               | 44 |
| § III. — <i>Cas douteux</i> : Dépôt des bagages au départ. . . . .  | 45 |
| Location de matériel sur embranchement parti-                       |    |
| culier. . . . .                                                     | 47 |
| Taxe supplémentaire en wagon-restaurant. . .                        | 50 |
| Services commerciaux exploités par les conces-                      |    |
| sionnaires des Compagnies de chemins de fer :                       |    |
| buffets, bibliothèques, hôtels, etc. . . . .                        | 50 |
| Discussion sur la nature de cette catégorie de                      |    |
| recettes des Compagnies. . . . .                                    | 51 |
| Locations de terrains. . . . .                                      | 62 |
| Affichage pour réclames. . . . .                                    | 65 |
| Conclusion. . . . .                                                 | 67 |

CHAPITRE V. — Contentieux des décisions Ministérielles.  
Actions civiles.

|                                                                                                                                                                                            |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| § I. — <i>Contestations entre le Ministre des travaux publics</i><br><i>et les Compagnies de chemins de fer à l'occasion</i><br><i>de la fixation des frais accessoires</i> : Compétence ; |    |
| Conseil de Préfecture. . . . .                                                                                                                                                             | 69 |
| Recours pour excès de pouvoir. . . . .                                                                                                                                                     | 72 |

|                                                                                                                                                                                                     |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| § II. — <i>Relations entre le public et les Compagnies. Nature du droit à la perception des frais accessoires; Conditions de la perception : Principe d'égalité (absence de faveurs).</i> . . . . . | 74 |
| Droit mobilier; Calcul du prix; Qui doit payer la taxe. . . . .                                                                                                                                     | 76 |
| Demandes en détaxes ou en remboursement de taxes non perçues . . . . .                                                                                                                              | 76 |
| Compétence; Tribunaux civils ou de commerce; Sens de l'expression; Actes législatifs . . . . .                                                                                                      | 79 |
| Sanction pénale des infractions aux arrêtés ministériels; Controverse . . . . .                                                                                                                     | 80 |

---

DEUXIÈME PARTIE. — *ÉTUDE DÉTAILLÉE DE CHACUN  
DES SERVICES ACCESSOIRES*

CHAPITRE PREMIER. — **Enregistrement.**

SECTION I. — *Preliminaires :*

|                                              |    |
|----------------------------------------------|----|
| § I. — Textes prescrivant l'enregistrement.. | 88 |
| § II. — Définition; Utilité. . . . .         | 89 |
| § III. — Plan. . . . .                       | 90 |

SECTION II. — *Enregistrement des bagages :*

|                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------|----|
| § I. — Prise du billet de place; Utilité de cette opération préliminaire . . . | 91 |
| Système étranger; Projet . . . . .                                             | 92 |
| Fraudes . . . . .                                                              | 93 |



|                                                                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| § II. — Présentation du billet de place. . .                                                              | 95  |
| Bagages . . . . .                                                                                         | 96  |
| Mentions contenues dans l'enregistre-<br>ment :                                                           |     |
| Gare expéditrice ; Gare d'arrivée ;<br>Transport sur une Compagnie, sur<br>plusieurs Compagnies . . . . . | 97  |
| Fraudes . . . . .                                                                                         | 104 |
| Projet de réforme. . . . .                                                                                | 105 |
| Gare intermédiaire . . . . .                                                                              | 107 |
| Autres mentions : Groupage . . . .                                                                        | 108 |
| Réunion de bagages ; Répression cor-<br>rectionnelle. . . . .                                             | 109 |
| § III. — Remise du bulletin de bagages au<br>voyageur :                                                   |     |
| Mention « sans garantie » . . . . .                                                                       | 114 |
| Nullité de cette clause. . . . .                                                                          | 119 |
| Déclaration, vérification du contenu<br>des bagages. . . . .                                              | 123 |
| § IV. — Surveillance des bagages enregistrés<br>ou destinés à être enregistrés. . .                       | 125 |
| § V. — Ordre, délai d'enregistrement . . .                                                                | 128 |
| § VI. — Absence d'enregistrement des ba-<br>gages à l'arrivée. . . . .                                    | 129 |
| § VII. — Remise des bagages sur présentation<br>du bulletin ; Fraudes. . . . .                            | 130 |

SECTION III. — *Enregistrement en Grande Vitesse et en Petite Vitesse :*

|                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------|-----|
| § I. — Plan . . . . .                                              | 132 |
| § II. — Déclaration : formule, utilisation,<br>écritures . . . . . | 133 |
| Déclaration inexacte, insuffisante. .                              | 138 |
| Vérification. . . . .                                              | 139 |
| Sanction pénale. . . . .                                           | 144 |
| Déclaration obligatoire (police). . .                              | 149 |

|                                                                                                                         |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| § III. — Inscription sur le registre ; Ordre dans les inscriptions . . . . .                                            | 149 |
| § IV. — Récépissé : Historique . . . . .                                                                                | 150 |
| Substitution à la lettre de voiture. . . . .                                                                            | 151 |
| Forme : double exemplaire . . . . .                                                                                     | 154 |
| Mentions : Nombre des colis ; Projets. . . . .                                                                          | 156 |
| Adresse . . . . .                                                                                                       | 159 |
| Clause de remboursement . . . . .                                                                                       | 162 |
| Délai. . . . .                                                                                                          | 163 |
| Clause « sans garantie ». . . . .                                                                                       | 166 |
| Représentation du récépissé pour obtenir détaxe, utilisation comme moyen de preuve . . . . .                            | 168 |
| Visa provisoire ; Acceptation des colis, feuille de déclaration . . . . .                                               | 169 |
| Représentation du récépissé (port payé, port dû) : 1° Récépissé au destinataire ; 2° Récépissé à l'expéditeur . . . . . | 171 |
| Récépissé servant de quittance . . . . .                                                                                | 178 |
| Récépissé instrument de crédit ; Négociation. . . . .                                                                   | 182 |
| Mentions omises . . . . .                                                                                               | 183 |
| Groupage. . . . .                                                                                                       | 184 |
| § V. — Enregistrement à l'arrivée. . . . .                                                                              | 184 |
| § VI. — Remise des colis sur présentation du récépissé . . . . .                                                        | 185 |

SECTION IV. — *Taxes d'enregistrement, bagages, colis en G. V., marchandises en P. V.*

|                                                                |     |
|----------------------------------------------------------------|-----|
| § I. — Plan ; Taxe actuelle ; Dépense à courir . . . . .       | 187 |
| § II. — Groupage ; Remboursement des droits et frais . . . . . | 189 |

CHAPITRE II. — **Manutention.**SECTION I. — *Manutention des bagages et des colis en G. V.*

|                                                                                                                      |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| § I. — Généralités. — Plan. . . . .                                                                                  | 196 |
| § II. — Manutention des bagages et colis en<br>G. V. par les Compagnies; Ordre<br>et célérité; Responsabilité. . . . | 198 |
| § III. — Manutention exceptionnelle par le<br>public; Cas non prévus par les<br>textes; Cas prévus par les textes. . | 201 |
| § IV. — Responsabilité . . . . .                                                                                     | 203 |
| § V. — Délai . . . . .                                                                                               | 204 |
| Transmission; responsabilité. . . .                                                                                  | 206 |
| § VI. — Taxes; bagages; manutention gra-<br>tuite. . . . .                                                           | 208 |
| Colis; Manutention gratuite . . . .                                                                                  | 209 |
| Frais de gare . . . . .                                                                                              | 211 |
| Frais de transmission et transbor-<br>dement . . . . .                                                               | 212 |

SECTION II. — *Manutention des colis en P. V.*

|                                                                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| § I. — Principe. — Exécution par les Com-<br>pagnies . . . . .                                                     | 212 |
| Exceptions . . . . .                                                                                               | 213 |
| § II. — Opérations (responsabilité) Charge-<br>ment par les Compagnies; Trans-<br>bordement par les Compagnies . . | 214 |
| Déchargement par les Compagnies. .                                                                                 | 216 |
| Clause « sans garantie ». . . . .                                                                                  | 219 |
| § III. — Délai (manutention par les Compa-<br>gnies). . . . .                                                      | 222 |

|                                              |     |
|----------------------------------------------|-----|
| § IV. — Manutention exécutée par le public ; |     |
| Responsabilité . . . . .                     | 224 |
| Poids très lourds ; Wagons complets          | 225 |
| Traités de faveur. . . . .                   | 227 |
| Bestiaux ; Marchandises en vrac. .           | 230 |
| Informations à prendre : dimensions          |     |
| des voies et du matériel. . . . .            | 231 |
| Quais, matériel, grues . . . . .             | 233 |
| Accidents . . . . .                          | 234 |
| Arrimage ; Plombage . . . . .                | 237 |
| Bâchage . . . . .                            | 238 |
| § V. — Délai ; Manutention par le public. .  | 243 |
| Wagon complet ; Difficultés diverses.        | 244 |
| Solution dans l'arrêté ministériel           |     |
| du 28 février 1894. . . . .                  | 248 |
| Fourniture des wagons . . . . .              | 251 |
| Départ des wagons . . . . .                  | 252 |
| Proposition nouvelle . . . . .               | 253 |
| § VI. — Mesure de police . . . . .           | 253 |
| § VII. — Taxes . . . . .                     | 255 |
| Division des dépenses ; Chargement,          |     |
| déchargement, frais de gare, trans-          |     |
| mission . . . . .                            | 256 |
| Détail des taxes ; Expédition infé-          |     |
| rieure à 40 kilos ; Expédition supé-         |     |
| rieure à 40 kilos ; Manutention par          |     |
| le public . . . . .                          | 258 |
| Déchargement en douane. . . . .              | 262 |
| Embranchement particulier ; Loca-            |     |
| tion d'appareils. . . . .                    | 263 |
| Conséquences de la distinction des           |     |
| dépenses ; Transbordement ; Trans-           |     |
| mission . . . . .                            | 264 |
| Taxes diverses . . . . .                     | 271 |

CHAPITRE III. — **Pesage.**SECTION I. — *Pesage ordinaire :*

|                                                                                                       |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| § I. — Indication des textes . . . . .                                                                | 275 |
| Plan. . . . .                                                                                         | 276 |
| § II. — Pesage ordinaire ; son utilité. . . .                                                         | 276 |
| Nature de ce service ; Calcul des taxes<br>de transport. . . . .                                      | 277 |
| Poids reçu ; Déficit ; Déchets de route                                                               | 278 |
| § III. — De la station où le pesage est effec-<br>tué ; Station de départ ; Instru-<br>ments. . . . . | 280 |
| En cours de route. . . . .                                                                            | 282 |
| Inconvénients ; Clause de tarifs spé-<br>ciaux. . . . .                                               | 283 |
| Conséquences ; Présence de l'expédi-<br>teur. . . . .                                                 | 284 |
| Présence du destinataire ; Déclara-<br>tion inexacte du poids. . . . .                                | 285 |
| § IV. — Limitation des effets juridiques du<br>pesage. . . . .                                        | 287 |

SECTION II. — *Pesages extraordinaires :*

|                                             |     |
|---------------------------------------------|-----|
| § I. — Pesage supplémentaire amiable . .    | 288 |
| § II. — Pesage judiciaire . . . . .         | 289 |
| § III. — Pesage en douane . . . . .         | 289 |
| § IV. — Pesage : embranchement particulier. | 290 |
| § V. — Pesage des voitures du public. . . . | 290 |
| § VI. — Bulletin de pesage . . . . .        | 290 |

SECTION III. — *Taxe de pesage :*

|                                              |     |
|----------------------------------------------|-----|
| § I. — Pesage gratuit . . . . .              | 292 |
| § II. — Pesage extraordinaire (divers cas) . | 293 |
| § III. — Calcul des taxes . . . . .          | 296 |
| § IV. — Tendances vers l'uniformité . . . .  | 296 |

## CHAPITRE IV. — Magasinage

SECTION I. — *Dépôt des Bagages :*

|                                                                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| § I. — Généralités, plan. . . . .                                                                                  | 299 |
| § II. — Distinction entre consignes au départ, à l'arrivée. . . . .                                                | 300 |
| § III. — Opérations ; Différence entre les deux consignes ; Bulletin ; Inscription ;<br>Projet . . . . .           | 301 |
| Calcul de la durée ; Objets qui<br>peuvent être mis à la consigne . .                                              | 303 |
| Propositions pour éviter l'encombrement ; Taxes . . . . .                                                          | 306 |
| § IV. — Responsabilité des Compagnies ; Consigne au départ ; Consigne à l'arrivée ; Nature de la responsabilité. . | 310 |
| Propositions ; Taxe d'assurance. . .                                                                               | 312 |
| Pouvoir du Ministre. . . . .                                                                                       | 314 |
| Propositions. . . . .                                                                                              | 320 |
| § V. — Restitution des bagages . . . . .                                                                           | 322 |
| § VI. — Taxe . . . . .                                                                                             | 322 |

SECTION II. — *Magasinage proprement dit. Grande vitesse.  
Petite vitesse :*

|                                                                                                                                                                             |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| § I. — Plan . . . . .                                                                                                                                                       | 324 |
| § II. — Différences entre magasinage G. V. et<br>magasinage P. V. 1 <sup>o</sup> Magasinage au<br>départ ; 2 <sup>o</sup> Magasinage à l'arrivée ;<br>Observations. . . . . | 324 |
| § III. — Responsabilité : Magasinage au départ . . . . .                                                                                                                    | 326 |
| Magasinage à l'arrivée ; 1 <sup>o</sup> Tarif<br>ordinaire . . . . .                                                                                                        | 327 |
| 2 <sup>o</sup> Tarif spécial . . . . .                                                                                                                                      | 328 |



|                                                                                                                  |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Emplacements : couverts, découverts,<br>dans l'enceinte du chemin de fer,<br>hors del'enceinte du chemin de fer. | 329 |
| § IV. — Lettre d'avis. — Définition ; but ; effet.                                                               | 333 |
| Discussion. . . . .                                                                                              | 334 |
| Conclusion . . . . .                                                                                             | 340 |
| Date d'envoi ; heure ; Télégraphe ;<br>Téléphone. . . . .                                                        | 340 |
| Propositions. . . . .                                                                                            | 344 |
| Avis au cas de stationnement des<br>wagons . . . . .                                                             | 345 |
| Avis à l'expéditeur. . . . .                                                                                     | 348 |
| Avis de livraison. . . . .                                                                                       | 349 |
| § V. — Question de l'encombrement . . . .                                                                        | 351 |
| Causes ; Obligation des Compagnies.                                                                              | 352 |
| Propositions pour mettre fin à l'en-<br>combrement ; Constructions . . .                                         | 353 |
| Taxes, camionnage d'office . . . .                                                                               | 355 |
| Avis accélérés. . . . .                                                                                          | 358 |
| Stationnement des wagons . . . . .                                                                               | 360 |
| § VI. — Fin du magasinage. . . . .                                                                               | 366 |
| § VII. — Taxe ; Contestations ; Frais exces-<br>sifs. . . . .                                                    | 368 |
| Divers cas de magasinage gratuit, en<br>cours de route à l'arrivée . . . .                                       | 372 |
| Saisie-arrêt, etc. . . . .                                                                                       | 377 |
| Gratuité prohibée ; permise. . . .                                                                               | 380 |
| Taxes actuelles. . . . .                                                                                         | 386 |

## CHAPITRE V. — Factage et Camionnage.

### SECTION I. — *Preliminaires :*

|                                            |     |
|--------------------------------------------|-----|
| § I. — Texte du cahier des charges . . . . | 392 |
| § II. — Définition. . . . .                | 393 |

|                                                                                                                                                             |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| § III. — Délimitation des opérations appartenant au factage et au camionnage :                                                                              |     |
| 1° Distinction entre factage, camionnage et correspondance, réexpédition . . . . .                                                                          | 395 |
| 2° Distinction entre transport des voyageurs et bagages, et factage ; Cette différence devrait disparaître . . .                                            | 404 |
| § IV. — Indication du plan. . . . .                                                                                                                         | 408 |
| SECTION II. — <i>Factage et camionnage au départ :</i>                                                                                                      |     |
| § I. — Caractère facultatif . . . . .                                                                                                                       | 408 |
| § II. — Caractère de frais accessoires ; Taxes.                                                                                                             | 409 |
| Invariabilité ; fixation . . . . .                                                                                                                          | 411 |
| Conséquences des infractions aux arrêtés ministériels . . . . .                                                                                             | 413 |
| § III. — Caractère ; services dénués d'avantages particuliers par rapport à l'industrie privée ; différence avec factage et camionnage à l'arrivée. . . . . | 414 |
| § IV. — Trois procédés différents pour l'exécution du service :                                                                                             |     |
| 1° Camionneurs et facteurs libres.                                                                                                                          | 414 |
| 2° Service du domicile à la gare par les Compagnies . . . . .                                                                                               | 416 |
| Interdiction des traités de faveur . .                                                                                                                      | 417 |
| Liberté dans l'organisation du service :                                                                                                                    |     |
| Camionnage par voie ferrée ; par agents des Compagnies ; Traités avec entrepreneurs . . . . .                                                               | 418 |
| clause à faire disparaître. . . . .                                                                                                                         | 419 |
| 3° Service du bureau de ville à la gare ; Exploitation : directe ; par concessionnaire ; bureaux de ville à Paris . . . . .                                 | 422 |
| Assimilation des bureaux de ville aux gares à certains points de vue. . .                                                                                   | 426 |

|                                                                       |     |
|-----------------------------------------------------------------------|-----|
| § V. — Responsabilité. . . . .                                        | 432 |
| § VI. — Délai ; Influence sur les prix ; Rôle du<br>Ministre. . . . . | 434 |
| Heures d'ouverture, de fermeture des<br>gares G. V. et P. V. . . . .  | 435 |
| Insuffisance des textes ; Paris, texte<br>de l'arrêté. . . . .        | 440 |
| Départements, textes divers, insuf-<br>sants . . . . .                | 445 |

SECTION III. — *Factage et Camionnage à l'arrivée :*

|                                                                                                                                                             |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| § I. — Caractère tantôt facultatif, tantôt<br>obligatoire . . . . .                                                                                         | 449 |
| § II. — Les Compagnies peuvent-elles im-<br>poser au public l'obligation d'utiliser<br>leurs services de camionnage et de<br>factage ? Controverse. . . . . | 450 |
| § III. — Factage et camionnage d'office . . .                                                                                                               | 456 |
| § IV. — Avantages des Compagnies sur l'indus-<br>trie privée. . . . .                                                                                       | 459 |
| § V. — Organisation du service ; Opérations ;<br>Exploitation directe, par entrepre-<br>neur ; Manutention. . . . .                                         | 464 |
| Livraison ; Décharge ; Refus des mar-<br>chandises . . . . .                                                                                                | 465 |
| Païement . . . . .                                                                                                                                          | 467 |
| § VI. — Responsabilité. . . . .                                                                                                                             | 469 |
| § VII. — Délai : 1 <sup>o</sup> Règles d'application. . . .                                                                                                 | 470 |
| 2 <sup>o</sup> Factage ; Délai à Paris ; Délai en<br>Province . . . . .                                                                                     | 473 |
| 3 <sup>o</sup> Camionnage ; Délai à Paris ; Délai<br>en Province. — Réformes utiles. . .                                                                    | 480 |

SECTION IV. — *Taxes de factage et de camionnage :*

|                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| § I. — Observations générales ; Situation<br>actuelle ; Complications ; Uniformité<br>possible ; Influence des conditions |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|          |                                                                                                                  |     |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
|          | d'application sur le taux des recettes nettes; Fixation par le Ministre des taxes des services facultatifs . . . | 484 |
| § II. —  | Défaut d'intérêt d'une étude détaillée; Règles à généraliser, ou ayant un caractère commun (colis postaux) .     | 486 |
|          | Permanence du droit de fixation du Ministre . . . . .                                                            | 494 |
| § III. — | Réformes, à l'étude, accomplies, pour Paris: <i>a</i> ) Factage; <i>b</i> ) Camionnage.                          | 495 |
| § IV. —  | Résumé des divers systèmes de taxation des Compagnies. Conclusion .                                              | 501 |

#### CHAPITRE VI. — Désinfection.

|          |                                      |     |
|----------|--------------------------------------|-----|
| § I. —   | De la police sanitaire . . . . .     | 510 |
| § II. —  | Cas de perception de la taxe . . . . | 511 |
| § III. — | Taxes. . . . .                       | 512 |

#### CHAPITRE VII. — Places de luxe.

|                                 |     |
|---------------------------------|-----|
| <i>Places de luxe</i> . . . . . | 517 |
|---------------------------------|-----|

#### CHAPITRE VIII. — Formalités en douane.

|        |                                                                  |     |
|--------|------------------------------------------------------------------|-----|
| § I. — | Plans; Généralités; Opérations, à l'entrée, à la sortie. . . . . | 522 |
|        | Intervention des commissionnaires; inconvénient . . . . .        | 523 |
|        | Intervention des Compagnies . . . .                              | 524 |

|                                                                                                                                                               |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| § II. — Opérations en douane : Les taxes sont<br>fixées en conséquence de leur im-<br>portance. . . . .                                                       | 526 |
| § III. — Taxes : Fixation, insuffisance des ta-<br>bleaux actuels; Tendances à l'uni-<br>formité. . . . .                                                     | 538 |
| § IV. — Etude spéciale des taxes du Nord et<br>de l'Est; Marchandises soumises à<br>vérification détaillée, sur wagon;<br>Critique du texte du P.-L.-M. . . . | 541 |
| Justification des taxes de l'Est et du<br>Nord. . . . .                                                                                                       | 543 |
| Observation sur les délais; Réformes<br>à accomplir. . . . .                                                                                                  | 544 |
| Observation sur le magasinage. . . .                                                                                                                          | 545 |
| Admission temporaire. . . . .                                                                                                                                 | 546 |

#### CHAPITRE IX. — Lettre de voiture internationale.

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| § I. — Convention de Berne. . . . . | 549 |
| § II. — Utilité de la taxe. . . . . | 551 |
| § III. — Proposition. . . . .       | 552 |

#### CHAPITRE X. — Propositions de taxes.

|                                                                 |     |
|-----------------------------------------------------------------|-----|
| § I. — Enregistrement : Réclamations des<br>Compagnies. . . . . | 553 |
| Main-d'œuvre; Impôt. . . . .                                    | 558 |
| Discussions diverses. . . . .                                   | 559 |
| Projet actuel. . . . .                                          | 568 |
| § II. — Manutention; Propositions des Com-<br>pagnies. . . . .  | 571 |
| Propositions du public. . . . .                                 | 576 |

|                                                                                                                        |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| § III. — Pesage. — Propositions des Compagnies. . . . .                                                                | 578 |
| § IV. — A. Dépôt des bagages . . . . .                                                                                 | 580 |
| Propositions. . . . .                                                                                                  |     |
| B. Magasinage. . . . .                                                                                                 | 583 |
| Stationnement des wagons. — Timbre de la lettre d'avis . . . . .                                                       |     |
| § V. — Opérations en douane . . . . .                                                                                  | 589 |
| Propositions : leur facture générale ; Propositions de taxes pour opérations en douane concernant les bagages. . . . . |     |
| § VI. — Lettres de voiture internationales. — Proposition . . . . .                                                    | 593 |
| CONCLUSION . . . . .                                                                                                   | 595 |











---

*Le Mans. — Association ouvrière (RETROT, GUÉNET et cie), 5, rue du Porc-Epic.*

---